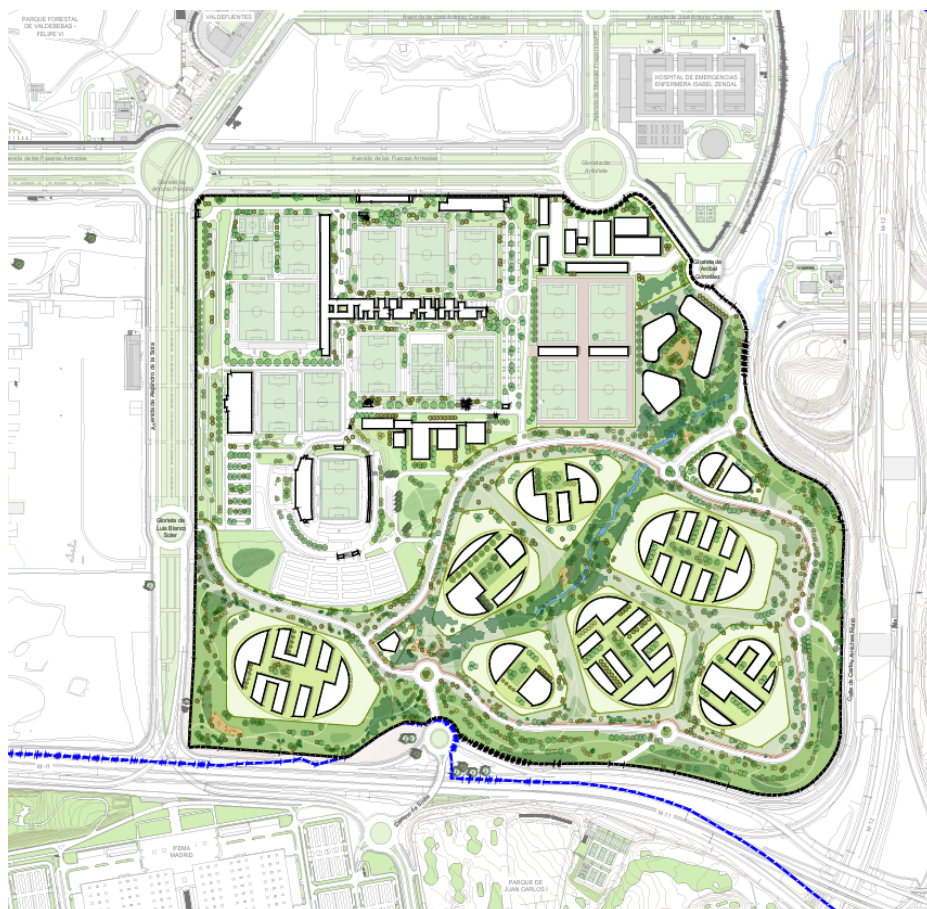




Expediente nº: 135-2025-00095

**MODIFICACIÓN PUNTUAL DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA
DE MADRID DE 1997 EN LA PARCELA DO 190 DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO
ESPECÍFICO 16.11 "CIUDAD AEROPORTUARIA Y PARQUE DE VALDEBEBAS"**

Distritos de Hortaleza y Barajas



MEMORIA INFORME

MPG parcela DO-190 del APE.16.11 Ciudad aeroportuaria y Parque de Valdebebas.
Memoria Informe

1 de 119

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARIA BELEN COLLADA HOLGUERAS - JEFE/A SERVICIO
EVA MARIA TORRES BERRUEZO - SUBDIRECTORA GENERAL DE PLANEAMIENTO
MARIA ANGELES FERNANDEZ HERNANDO - DIRECTORA GENERAL DE PLANEAMIENTO
URL de Verificación: https://csv.madrid.es/VECSV_WBCONSULTA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 27/07/2026 11:38:49
Fecha Firma: 27/07/2026 12:23:52
Fecha Firma: 27/07/2026 12:25:32
CSV : CMRODFVTZHKQXMRT





ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN GENERAL	7
2. OBJETO	8
3. ÁMBITO	8
4. ENCUADRE DE LA MPG EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS, EN LA ESTRATEGIA MUNICIPAL URBANA. CONVENIENCIA DE FORMULACIÓN DE LA INICIATIVA	10
4.1. INTRODUCCIÓN	10
4.2. ENCUADRE DEL OBJETIVO DE OBTENCIÓN DE NUEVAS DOTACIONES EN LA ESTRATEGIA MUNICIPAL URBANA	11
4.2.1. Plan de infraestructura verde y biodiversidad del ayuntamiento de Madrid	11
4.2.2. El Bosque Metropolitano	12
4.2.3. Refuerzo de la dotación de equipamiento público	16
4.3. POLÍTICAS PÚBLICAS DE FOMENTO DE LOS CIT	17
4.3.1. Política intergubernamental mundial: Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS	17
4.3.2. Política estratégica europea en materia de investigación y desarrollo tecnológico	18
4.3.3. Política estratégica estatal	19
4.3.4. Política estratégica de la Comunidad de Madrid	20
4.3.5. Política estratégica de la Ciudad de Madrid	21
4.3.6. Encuadre de la iniciativa en el modelo urbano del Plan General	23
4.3.7. Estrategia municipal de potenciación y refuerzo de las dotaciones de equipamiento	24
4.4. CONCLUSIÓN. ÁREA DE OPORTUNIDAD DE MEJORA URBANA	24
5. MEMORIA INFORMATIVA	25
5.1. ENCUADRE TERRITORIAL Y LOCAL DEL ÁMBITO	25
5.1.1. Encuadre territorial	25
5.1.2. Localización estratégica local e integración en el barrio	26
5.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ÁMBITO DE LA MPG	30
5.2.1. Topografía y relieve	30
5.2.2. Geomorfología y edafología	31

Información de Firmantes del Documento





5.2.3.	Vegetación y arbolado	31
5.3.	USOS Y EDIFICACIONES EXISTENTES EN EL ÁMBITO DE LA MPG	31
5.4.	INFRAESTRUCTURAS Y AFECCIONES	32
5.4.1.	Servicios urbanos	32
5.4.2.	Afecciones por infraestructuras viarias	33
5.4.3.	Servidumbres aeronáuticas	33
5.4.4.	Dominio público hidráulico	34
5.5.	CENTRO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA. CRITERIOS DE ORDENACIÓN ...	35
5.5.1.	Principales factores de ordenación en las iniciativas de éxito	36
5.5.2.	El impacto positivo potencial de un CIT en la ciudad y el territorio	38
5.5.3.	Ámbito de la MPG. Área de oportunidad	39
5.6.	ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS Y ORDENACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE EN EL ÁMBITO	41
5.6.1.	Antecedentes urbanísticos de interés en el ámbito de la MPG	41
5.6.2.	Ordenación urbanística vigente en el ámbito de la MPG	42
	Plan Especial de Mejora de redes Públicas en el entorno de la calle 51	44
5.7.	SITUACIÓN FÁCTICA DEL SUELO	44
5.8.	ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD EN EL ÁMBITO	45
5.9.	ANÁLISIS DEL DESARROLLO HISTÓRICO DEL ÁMBITO	45
5.10.	ANÁLISIS DEL ENTORNO SOCIO-URBANO Y ECONÓMICO	47
5.10.1.	Análisis demográfico:	47
5.10.2.	Relación de la población con la actividad económica	49
5.11.	DIAGNÓSTICO DOTACIONAL EN EL ENTORNO DEL ÁMBITO	50
5.12.	ANÁLISIS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLES	51
5.12.1.	Transporte público	51
5.12.2.	Ampliación del Transporte Público	54
5.12.3.	Movilidad peatonal	56
5.12.4.	Movilidad ciclista	56
6.	DIAGNÓSTICO DE LAS PRINCIPALES DEFICIENCIAS Y PROBLEMAS URBANOS EN EL ENTORNO DE LA PARCELA DO 190 Y DE OPORTUNIDADES DE ACTUACIÓN 58	
6.1.	INFRAUTILIZACIÓN DE UN SUELO URBANO CONSOLIDADO	58
6.2.	BARRERA FÍSICA	59

Información de Firmantes del Documento





6.3.	DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO	59
6.4.	APTITUD DE LA PARCELA PARA LA IMPLANTACIÓN DE UN CIT	60
6.5.	OPORTUNIDADES DE MEJORA EN EL ENTORNO URBANO	60
6.5.1.	El Bosque Metropolitano	60
6.5.2.	Suelo terciario en Ciudad Deportiva y Parque de Valdebebas	60
6.5.3.	Calle de Carlos Arniches Moltó (calle 51)	60
6.5.4.	Tejido urbano circundante	61
7.	MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA	62
7.1.	OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN	62
7.2.	CRITERIOS DE ORDENACIÓN	62
7.3.	FUNDAMENTO LEGAL DE LA MPG	62
7.3.1.	Aspectos sustantivos y procedimentales de la MPG	62
7.3.2.	Alcance y tipo de actuación urbanística	63
7.3.3.	Justificación del cumplimiento del artículo 68.6 de la LSCM	65
7.4.	ALTERNATIVAS DE LA ORDENACIÓN	65
7.4.1.	Alternativas en relación con la ordenación de las nuevas dotaciones públicas	66
7.4.1.1.	Alternativa O:	66
7.4.1.2.	Alternativa 1:	66
7.4.1.3.	Alternativa 2:	67
7.4.1.4.	Alternativa 3	68
7.4.1.5.	Análisis y selección de alternativa en relación con la ordenación del suelo dotacional:	69
7.4.2.	Alternativas en relación con el incremento de superficie edificable de la parcela DO 190	72
7.4.2.1.	Alternativa 1	73
7.4.2.2.	Alternativa 2	73
7.4.2.3.	Evaluación de las alternativas y selección de la más adecuada	73
7.4.3.	Alternativas en relación con la incorporación de nuevos usos a la parcela privada DO 190 resultante	74
7.4.3.1.	Alternativa O	75
7.4.3.2.	Alternativa 1	75
7.4.3.3.	Alternativa 2	76
7.4.3.4.	Alternativa 3	77

Información de Firmantes del Documento





7.4.3.5.	Análisis y selección de alternativa.....	77
7.4.4.	Alternativas de ordenación de volúmenes edificatorios de la parcela privada DO 190	78
7.4.4.1.	Alternativa 0.....	79
7.4.4.2.	Alternativa 1.....	79
7.4.4.3.	Alternativa 2	80
7.4.4.4.	Alternativa 3	81
7.4.4.5.	Evaluación de las alternativas y selección de la más adecuada.....	82
7.4.5.	Síntesis del estudio de alternativas en los distintos campos analizados	83
7.5.	DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN.....	85
7.5.1.	Clase y categoría de suelo	85
7.5.2.	Área homogénea	86
7.5.3.	Usos cualificados de la parcela privada DO-190 resultante	86
7.5.4.	Superficie edificable	87
7.5.5.	Coeficientes de homogeneización	88
7.5.6.	Superficie edificable homogeneizada	89
7.5.7.	Ordenación y cuantificación de las redes públicas	89
7.5.7.1.	Red general y red supramunicipal	89
7.5.7.2.	Red local.....	90
7.5.8.	Ordenación de los volúmenes de la parcela DO 190 resultante	91
7.6.	CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS DE ORDENACIÓN	93
7.6.1.	Principios generales de sostenibilidad urbana.....	93
7.6.2.	Movilidad sostenible.....	95
7.6.3.	El sistema ambiental como base organizativa	96
7.7.	DEBERES DERIVADOS DE LA ACTUACIÓN DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA.....	97
7.7.1.	Cesión en concepto de plusvalía	98
7.7.2.	Cesión de redes públicas.....	99
7.8.	EFFECTOS DE LA MPG EN EL APE 16.11.....	103
7.9.	SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PARÁMETROS DE LA ACTUACIÓN DE DOTACIÓN.....	104
7.10.	ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE EL PLANEAMIENTO VIGENTE Y EL PROPUESTO EN EL ÁMBITO DE LA MPG	105

Información de Firmantes del Documento





8.	REDES DE SERVICIOS URBANOS	105
8.1.	AFECCIÓN A LAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS EXISTENTES	105
8.2.	ADECUACIÓN DE LOS SERVICIOS EXISTENTES	107
8.3.	ACCIONES EXTERIORES	107
9.	JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA MPG	108
10.	DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO	110
11.	EFICIENCIA ENERGÉTICA, CAMBIO CLIMÁTICO. ECONOMÍA CIRCULAR. FACTOR VERDE	110
12.	EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO	112
13.	SOSTENIBILIDAD DEL MODELO DE DESARROLLO PROPUESTO E INFORMACIÓN DE CONTENIDO ECONÓMICO	112
14.	ANÁLISIS DE IMPACTOS DEL PLANEAMIENTO	113
15.	PAISAJE URBANO	113
16.	DOCUMENTOS ALTERADOS DEL PLAN GENERAL Y CONTENIDO GRÁFICO DE LA PROPUESTA	114
16.1.	DOCUMENTOS ALTERADOS DEL PLAN GENERAL	114
16.1.1.	Documentación gráfica del Plan General	114
16.1.2.	Fichas de condiciones del APE.16.11	115
16.1.3.	Normas urbanísticas del APE.16.11	116
16.2.	CONTENIDO GRÁFICO DE LA PROPUESTA	116
17.	CONTENIDO DOCUMENTAL DE LA MPG	117
18.	CONCLUSIÓN	119

Información de Firmantes del Documento





1. INTRODUCCIÓN GENERAL

El 31 de julio de 2025, el Real Madrid Club de Fútbol, al amparo de lo dispuesto el artículo 56.1 en relación con el artículo 5.4 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid (en adelante LSCM), presentó en el Registro del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, documentación para la solicitud del inicio de una modificación del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 (en adelante Plan General) en la parcela DO-190 de Madrid situada en los Distritos de Hortaleza y Barajas, con una propuesta concreta a los efectos de su valoración y consideración.

A la vista de la propuesta planteada, el 9 de septiembre de 2025, el Director General de Planeamiento ordenó el inicio de los trabajos y actuaciones para proceder para el análisis de la solicitud presentada, para una vez realizados a la vista de sus resultados, proceder en su caso a la elaboración y tramitación del correspondiente expediente de modificación puntual del Plan General.

A la vista de estas circunstancias se inicia, en el marco de lo dispuesto en los artículos 56.1 y 57 de la LSCM, la tramitación de dicho expediente de Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid para la parcela DO 190 incluida en el Área de Planeamiento Específico APE 16.11 "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas" (en adelante APE 16.11) a iniciativa municipal.

La política municipal en materia urbana tiene entre sus objetivos el de impulsar actuaciones de regeneración, mejora y renovación en la ciudad consolidada allí donde son necesarias u oportunas, por concurrir alguna o varias de las siguientes circunstancias:

- i. Formar parte de políticas estratégicas municipales concretadas en documentos elaborados a tal fin.
- ii. Haber perdido la razón de ser de su función urbana asignada en origen por el planeamiento, encontrándose vacantes, desajustadas o en proceso de obsolescencia.
- iii. Presentar potencial para, mediante actuaciones puntuales, mejorar su entorno, y/o resolver problemas urbanos, y/o mejorar la red de dotaciones y servicios.
- iv. Ser espacios infrautilizados y/o resultar impactos negativos en el conjunto urbano.

Esta línea de actuación concuerda con las políticas urbanas europeas, estatales y autonómicas de fomento de actuaciones de regeneración y mejora de la ciudad existente, como un enfoque alternativo al modelo desarrollista impulsado por la legislación en materia de suelo de la segunda mitad del siglo pasado, orientado hacia la producción de nueva ciudad.

Información de Firmantes del Documento





Con ello se atiende a un interés general de la ciudad, contribuyendo a la corrección o eliminación de déficits urbanos y dotacionales, a la mejora de la integración entre piezas urbanas, a la mejora de la calidad de la ciudad, y al fortalecimiento de las redes de sistemas ambientales y de equipamientos tanto públicos como privados.

Esta MPG se formula en desarrollo de esta política municipal para posibilitar, sobre una parcela de suelo urbano consolidado, la obtención de dotaciones públicas y la creación de un centro de innovación tecnológica (CIT), de alcance metropolitano y regional.

2. OBJETO

Esta Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1997 (en adelante MPG) tiene como objeto modificar la ordenación establecida por el Plan General para definir una actuación de dotación sobre la parcela DO 190, incluida en el APE 16.11 "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas", con la finalidad de obtener suelo en el ámbito con destino a las redes públicas de equipamientos sociales, de espacios libres y zonas verdes que incrementen las redes públicas en su entorno y favorezcan la continuidad del sistema ambiental planteado en la estrategia municipal del Bosque Metropolitano, posibilitando a tal efecto la implantación en la parcela, de un Centro de Innovación Tecnológica.

Por su contenido y alcance, la iniciativa que se formula requiere de una Modificación Puntual del vigente Plan General, para la alteración de la ordenación urbanística de la parcela DO-190 del APE 16.11 en los términos que en esta memoria se describen.

3. ÁMBITO

El ámbito de la MPG lo conforma la parcela DO 190 que forma parte del APE 16.11, localizada en la zona norte de la ciudad de Madrid, en los distritos de Hortaleza y Barajas. El APE 16.11 es contiguo a los ámbitos "Fuente Fría Norte" y "Solana de Valdebebas", por el norte, y al aeropuerto de Barajas, por el este. Se encuentra flanqueado al sur por la carretera M-11 y en el oeste por la autovía M-40.

La parcela DO-190 del APE 16.11 tiene una superficie de suelo de 1.200.187 m² y linda:

Al norte, con la Avenida de las Fuerzas Armadas.

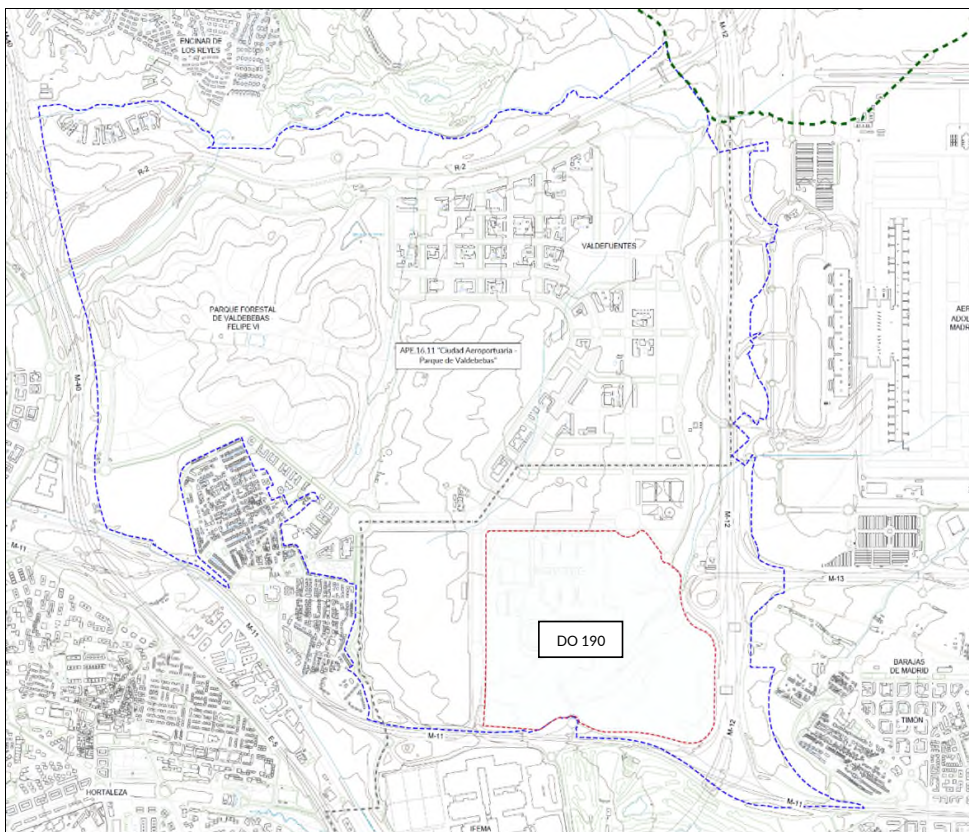
Al este, con la calle Carlos Arniches Moltó.

Al sur, con la calle Carlos Arniches Moltó y la calle Ariadna, colindantes con la M 12.

Y, al oeste, con la Avenida de Alejandro de la Sota.

Información de Firmantes del Documento





Ámbito de la MPG (en línea de trazos naranja) y delimitación del APE 16.11 (en línea de trazos azul)

La parcela DO 190 se corresponde con la finca registral nº 31598, finca de Canillas, sección 3, del Registro de la Propiedad de Madrid nº 33 Tomo 2096, libro 594, Folio 160, Inscripción 1 (CRU 28114000697255), y con referencia catastral 8010401VK4881A0001RD:

- La superficie registral total de la parcela es de 1.200.186,97 m²s.
- La superficie catastral de la parcela es 1.200.187 m²s coincidente con la de la inscripción registral.

Información de Firmantes del Documento





SECRETARÍA DE ESTADO
DE HACIENDA
DIRECCIÓN GENERAL
DEL CATASTRO

CONSULTA DESCRIPTIVA Y GRÁFICA
DE DATOS CATASTRALES DE BIEN INMUEBLE

Referencia catastral: 8010401VK4881A0001RD

DATOS DESCRIPTIVOS DEL INMUEBLE

Localización:
AV FUERZAS ARMADAS 400
28055 MADRID (MADRID)

Clase: URBANO
Uso principal: Deportivo
Superficie construida: 259.472 m²
Año construcción: 2005

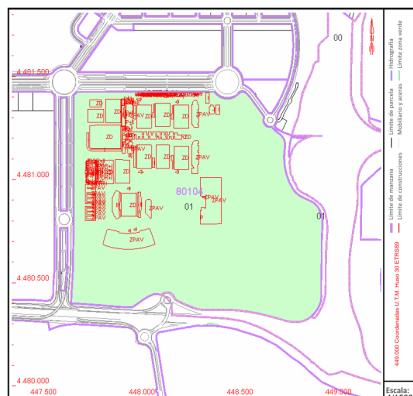
CONSTRUCCIÓN

Destino	Escala/Planta/Puerta	Superficie m ²
DEPORTIVO	/-1/01	869
DEPORTIVO	/00/01	10.354
DEPORTIVO	/00/02	92.229
DEPORTIVO	/00/03	3.450
DEPORTIVO	/00/04	10.079
DEPORTIVO	/00/05	59.946
DEPORTIVO	/00/06	928
DEPORTIVO	/01/01	9.464
DEPORTIVO	/01/02	1.365
DEPORTIVO	/01/03	4.072
DEPORTIVO	/02/01	1.316
DEPORTIVO	/02/02	987
DEPORTIVO	/02/03	1.654
DEPORTIVO	/02/04	3.082
DEPORTIVO	/02/05	2.257
DEPORTIVO	/02/06	233
DEPORTIVO	/02/07	62
DEPORTIVO	/02/08	1.656
DEPORTIVO	/02/09	961
DEPORTIVO	/02/10	1.430
DEPORTIVO	/02/11	1.430
DEPORTIVO	/02/12	94
DEPORTIVO	/02/13	1.155
DEPORTIVO	/02/14	499
DEPORTIVO	/02/15	930
DEPORTIVO	/02/16	17.244
DEPORTIVO	/02/17	9.022
DEPORTIVO	/02/18	5.893
DEPORTIVO	/02/19	1.318
DEPORTIVO	/02/20	54

Continúa en páginas siguientes

PARCELA

Superficie gráfica: 1.200.187 m²
Participación del inmueble:
Tipo: Parcela construida sin división horizontal



Este documento no es una certificación catastral, pero sus datos pueden ser verificados a través del "Acceso a datos catastrales no protegidos de la SEC"

La Nota Registral se adjunta en Anexo a esta Memoria.

4. ENCUADRE DE LA MPG EN LAS POLÍTICAS PÚBLICAS, EN LA ESTRATEGIA MUNICIPAL URBANA. CONVENIENCIA DE FORMULACIÓN DE LA INICIATIVA

4.1. INTRODUCCIÓN

La MPG tiene entre sus objetivos la ordenación de suelo para obtención de redes públicas que:

- Incrementen la superficie de zonas verdes que acompañen el trazado del cauce del Arroyo de la Plata y den continuidad a la estrategia municipal del Bosque Metropolitano.
- Posibiliten el impulso de la innovación, la formación y la transferencia del conocimiento mediante la ordenación de suelo con destino a equipamiento público.

Ambas cuestiones están vinculadas (particularmente la segunda) a otro de los objetivos de la MPG:

- Establecer las determinaciones urbanísticas precisas para la implantación sobre la parcela privada resultante de un Centro de Innovación Tecnológica, (en adelante CIT).

Los CIT son proyectos estratégicos que impulsan el posicionamiento global de la ciudad, su vitalidad y su desarrollo futuro. La ciencia y la innovación son los motores de las sociedades y las economías modernas y, en consonancia, la sociedad y las

Información de Firmantes del Documento





administraciones públicas son conscientes de la importancia de actuar para su fomento.

Esta MPG busca contribuir a que Madrid ocupe un espacio destacado en innovación en el sur de Europa, y a la integración de la ciudad en la red global de la vanguardia tecnológica.

Se explica, en primer lugar, en este apartado, la conveniencia de la obtención de dotaciones públicas en relación con la estrategia municipal urbana y, posteriormente, la conveniencia de la ordenación de un CIT en aplicación de las políticas estratégicas públicas en esta materia.

Finalmente, se sintetizan las características del ámbito de la MPG que lo definen como un área de oportunidad para la mejora de la ciudad y su entorno y, en consecuencia, la conveniencia de la intervención en esta localización.

4.2. ENCUADRE DEL OBJETIVO DE OBTENCIÓN DE NUEVAS DOTACIONES EN LA ESTRATEGIA MUNICIPAL URBANA

4.2.1. Plan de infraestructura verde y biodiversidad del ayuntamiento de Madrid

El Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad de la ciudad de Madrid, aprobado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en diciembre de 2018 con un horizonte de 12 años (2030), tiene por objeto realizar una planificación estratégica de la infraestructura verde. En este plan se marcan las estrategias y se establecen las directrices y la planificación global, con propuestas y acciones en lo que respecta a las zonas verdes de la ciudad, con el objetivo de obtener el mayor beneficio medioambiental posible.

El Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad de la ciudad de Madrid define como misión "Conservar, gestionar y reequilibrar la infraestructura verde y el ecosistema urbano de Madrid, **mejorándolo progresivamente y adaptándose al cambio climático, para su uso, disfrute y bienestar ciudadano**".

Este Plan, que incluye por primera vez la biodiversidad dentro de la planificación estratégica de la infraestructura verde, tiene en cuenta la sostenibilidad, **la conectividad –aumentando el grado de conexión entre las zonas verdes situadas dentro y fuera de ciudad–**, y el cambio climático, contribuyendo a mitigar sus efectos y a disponer de una masa vegetal capaz de absorber la mayor cantidad posible de emisiones. También contempla favorecer la permeabilidad, la retención de agua y la mejora biológica del suelo, mediante la implantación de técnicas de drenaje urbano sostenible.

El objetivo de la MPG de obtención de suelo para espacios libres y zonas verdes públicas está plenamente alineado con estos objetivos, enfocando su ordenación a propiciar las conectividad y conexión de las redes del entorno.

Información de Firmantes del Documento





4.2.2. El Bosque Metropolitano

El ámbito de la MPG forma parte, parcialmente, de la estrategia del Bosque Metropolitano de la ciudad de Madrid; en concreto se incluye en el Plan Especial de Protección y Mejora de la Infraestructura Verde "Bosque Metropolitano" Lote 2, actualmente en tramitación.

El Bosque Metropolitano se concibe como un cinturón forestal que circunvalará la ciudad de Madrid, basado en la plantación de especies forestales autóctonas, contribuyendo a la restauración ecológica y paisajística de zonas degradadas y a la mejora ambiental y puesta en valor del entorno de nuevos desarrollos urbanísticos y del conjunto de la ciudad.

Es su objetivo conseguir conformar un corredor verde situado dentro del municipio y discurriendo más o menos próximo al borde del término municipal, buscando la mayor continuidad ecológica y espacial posible.

Sus masas forestales proporcionarán lugares de recreo con actividades socio-recreativas, senderos para el paseo y práctica del deporte y equipamientos que contribuyan al uso del espacio y su gestión, como viveros, escuelas de oficios, espacios para la economía verde, miradores o espacios educativos. Para garantizar su continuidad se contemplan también ecoductos (puentes verdes), pasarelas, pasos a nivel o mejora de túneles para conectar los diferentes elementos del Bosque. Independientemente de que este expediente se encuentre aún en tramitación, es de interés en esta MPG su proyección estratégica para el conjunto de la ciudad, la cual se explica en la memoria del citado Plan Especial:

"Desde un punto de vista estratégico, la redacción del presente Plan Especial de Protección y Mejora de la Infraestructura Verde constituye una medida comprometida y responsable por parte del Ayuntamiento de Madrid hacia una nueva forma de utilizar el territorio y reducir la huella ecológica, proporcionando una respuesta eficaz a la necesidad de adaptación al cambio climático y a la isla de calor urbana, constituyendo una excelente oportunidad para abordar desde el ámbito local los retos y desafíos ambientales y socioeconómicos que desde distintos organismos internacionales se tienen que abordar en este siglo.

Para la ciudad de Madrid supone girar el foco del urbanismo hacia la transformación verde, diseñar un planeamiento que asegure una visión unívoca de las actuaciones de naturalización y la máxima integración y continuidad geográfica entre todas las zonas naturalizadas, con independencia de su carácter y de su escala, sirviendo de marco para futuras iniciativas para conseguir una ciudad más saludable. Es la oportunidad de desarrollar una red de espacios verdes interconectados en muchas ocasiones de carácter periurbano, fundamentales para la conservación de la biodiversidad, que incorporarán un gran número de beneficios ambientales,

Información de Firmantes del Documento





sociales y económicos derivados de las múltiples funciones y servicios ecosistémicos que puede brindar la naturaleza.”

En este contexto, el ámbito de la MPG ocupa, en su escala, un lugar clave para la estrategia ambiental del Bosque Metropolitano en esta zona, ya que tiene potencial de ser, por su posición, el nexo de unión de los sistemas verdes hasta el borde de la M-12 y la conexión de las zonas verdes perimetrales al este del APE 16.11 con la Avenida Forestal, proyectada en el margen oeste de la parcela de Recintos FERIALES ordenada por el APE 16.11. Así se identifica y explica en la memoria del PE:

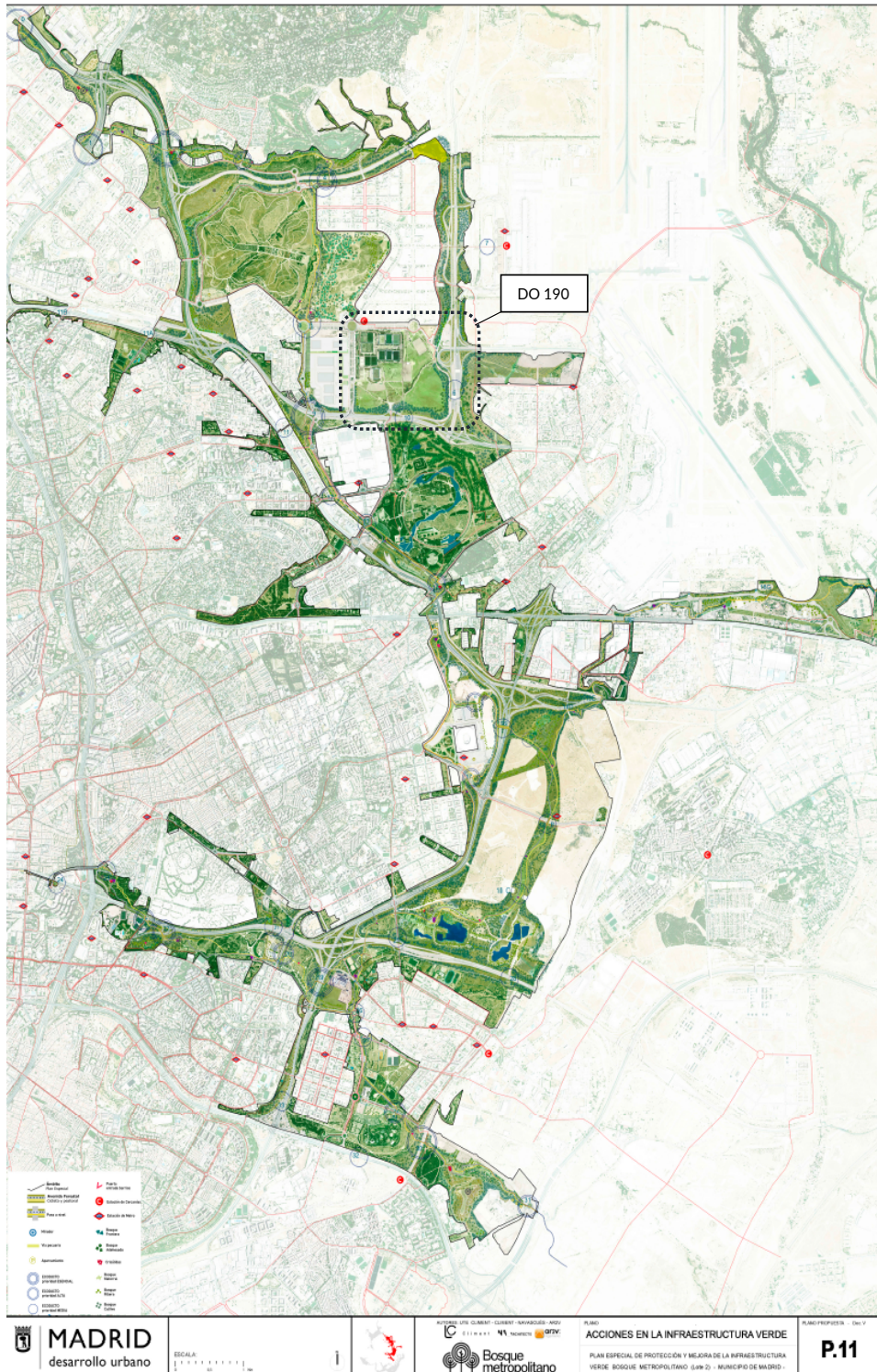
“Se mantiene como ramal forestal el trazado que enlaza el tramo paralelo a la M-12 con la zona verde anexa a la Gran Vía de Dublín, a través del borde de la ciudad deportiva del Real Madrid.”

Sin embargo, al ser la parcela DO 190 un suelo urbano consolidado privado, la propuesta del PE no es una determinación de ordenación, sino un conjunto de indicaciones no vinculantes que se establecen a modo de recomendación con la finalidad de contribuir a la articulación y funcionalidad del Bosque Metropolitano, pero sin alcance ejecutivo.

Frente a lo anterior, esta modificación posibilita la implementación de este elemento articulador del Bosque Metropolitano, estableciendo las condiciones de ordenación oportunas y obtención los suelos en favor del patrimonio público, urbanizados, y por cesión gratuita.

Información de Firmantes del Documento





Plano de acciones en la infraestructura verde. PE Lote 2. Enmarcada en trazos, la parcela DO 190

MPG parcela DO-190 del APE.16.11 Ciudad aeroportuaria y Parque de Valdebebas.
Memoria Informe

14 de 119

Información de Firmantes del Documento



MADRID

MARIA BELEN COLLADA HOLGUERAS - JEFE/A SERVICIO
EVA MARIA TORRES BERRUEZO - SUBDIRECTORA GENERAL DE PLANEAMIENTO
MARIA ANGELES FERNANDEZ HERNANDO - DIRECTORA GENERAL DE PLANEAMIENTO
URL de Verificación: https://csv.madrid.es/VECSV_WBCONSULTA/VerificarCove.do

Fecha Firma: 27/07/2026 11:38:49
Fecha Firma: 27/07/2026 12:23:52
Fecha Firma: 27/07/2026 12:25:32
CSV : CMRODFVTZHKQXMRT





Imagen parcial del plano de elementos configuradores del Bosque Metropolitano. PE Lote 2.
Enmarcada en trazos, el ámbito de la MPG (parcela DO 190)

Información de Firmantes del Documento



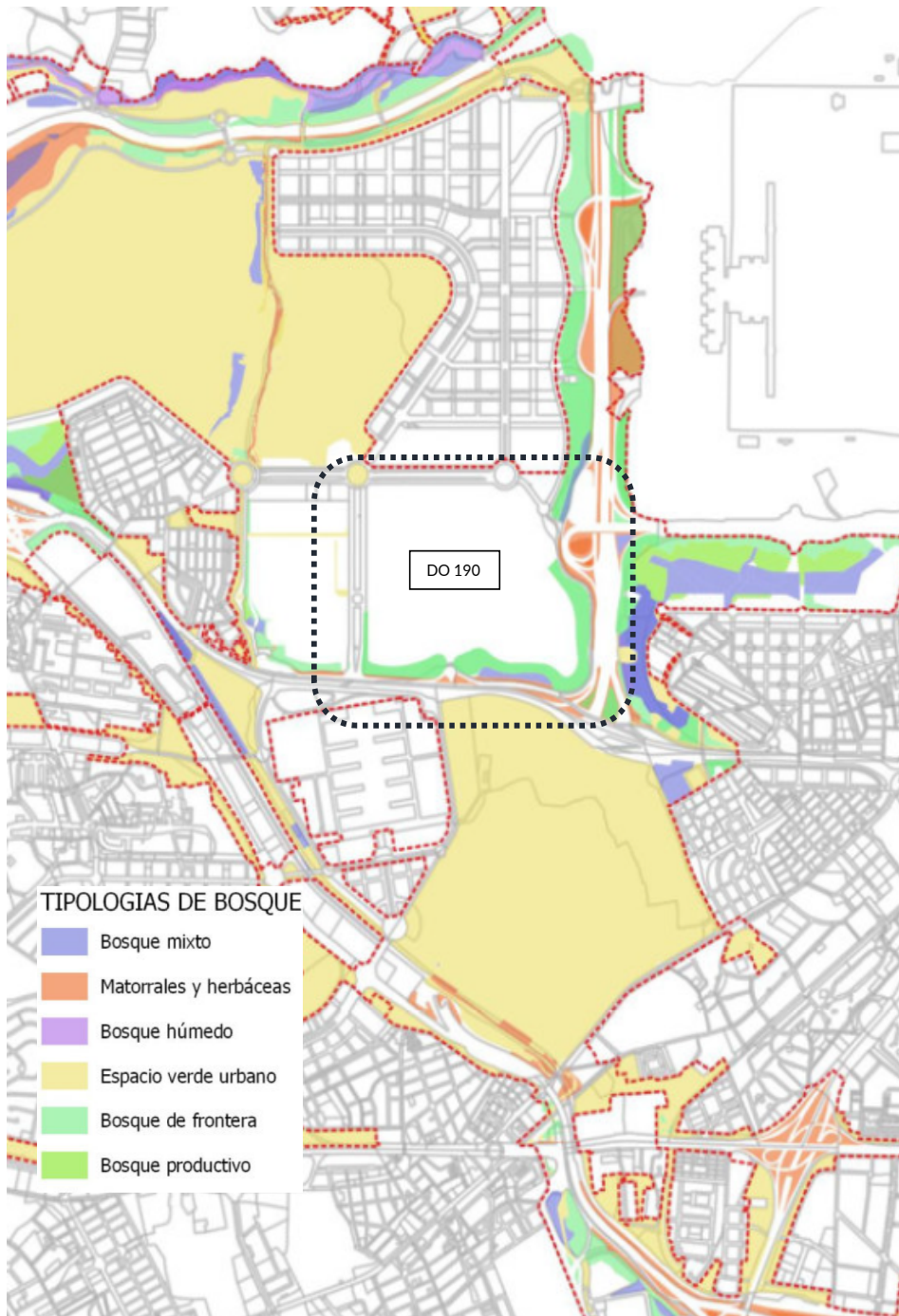


Imagen parcial de Ficha Normativa del PE Lote 2. Enmarcada en trazos, la parcela DO 190

4.2.3. Refuerzo de la dotación de equipamiento público

MPG parcela DO-190 del APE.16.11 Ciudad aeroportuaria y Parque de Valdebebas.
Memoria Informe

16 de 119

Información de Firmantes del Documento





En directa proximidad con la parcela DO 190 se ubican un Intercambiador de Transporte Público, las instalaciones del Hospital Isabel Zendal y está prevista la ejecución de la Ciudad de la Justicia. Todos ellos equipamientos de alcance territorial.

La accesibilidad al intercambiador y la presencia de la actividad pública citada hacen del ámbito una ubicación idónea para la obtención de suelo de equipamiento, complementario a la red pública ya existente en el APE 16.11, y con posibilidad de formar parte del CIT, tal y como se explica en los siguientes apartados.

4.3. POLÍTICAS PÚBLICAS DE FOMENTO DE LOS CIT

4.3.1. Política intergubernamental mundial: Objetivos de Desarrollo Sostenible, ODS.

Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) fueron definidos por las Naciones Unidas en 2015 como una propuesta estratégica global para combatir la pobreza, proteger el planeta y garantizar que para el 2030 todas las personas disfruten de paz y prosperidad.

Son 17 ODS que están integrados, asumiendo que la acción en un área afectará los resultados en otras áreas y que el desarrollo debe equilibrar la sostenibilidad social, económica y ambiental. En lo referente a este documento cabe destacar el **Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación.**

El crecimiento económico, el desarrollo social y la acción por el clima dependen en gran medida de las inversiones en infraestructuras, el desarrollo industrial sostenible y el progreso tecnológico.

Para alcanzar el Objetivo 9, según la propia iniciativa, es esencial invertir en tecnologías avanzadas, reducir las emisiones de carbono y aumentar el acceso a la banda ancha móvil.

Son metas del ODS 9:

9.5 Aumentar la investigación científica y mejorar la capacidad tecnológica de los sectores industriales de todos los países, en particular los países en desarrollo, entre otras cosas fomentando la innovación y **aumentando considerablemente, de aquí a 2030, el número de personas que trabajan en investigación y desarrollo por millón de habitantes** y los gastos de los sectores público y privado en investigación y desarrollo.

9.7 Apoyar el desarrollo de tecnologías, la investigación y la innovación nacionales en los países en desarrollo, incluso garantizando un entorno

Información de Firmantes del Documento





normativo propicio a la diversificación industrial y la adición de valor a los productos básicos, entre otras cosas.

La propuesta se enmarca particularmente en el cumplimiento de la meta 9.5. del ODS 9.

4.3.2. Política estratégica europea en materia de investigación y desarrollo tecnológico

La Política europea de investigación y desarrollo tecnológico tiene por objetivo *"fomentar la colaboración del ecosistema de innovación entre empresas y empresas y agentes público-privados"* y contribuir a que la industria de la Unión sea más competitiva a escala internacional.

El artículo 179 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en adelante, TFUE) establece que *«la Unión tendrá por objetivo fortalecer sus bases científicas y tecnológicas mediante la realización de un espacio europeo de investigación en el que los investigadores, los conocimientos científicos y las tecnologías circulen libremente»*.

A este respecto, indica la UE: *"La innovación desempeña un papel cada vez más importante en nuestra economía. Además de ser beneficiosa para los consumidores y trabajadores de la Unión, es una pieza esencial para crear mejores puestos de trabajo, construir una sociedad más ecológica y mejorar nuestra calidad de vida. También resulta fundamental para mantener la competitividad de la Unión en los mercados mundiales. La política de innovación es la interfaz entre la política en materia de investigación y desarrollo tecnológico y la política industrial. Su objetivo es crear un marco favorable para llevarlas ideas al mercado."*

El artículo 173 del TFUE establece que *"la Unión y los Estados miembros asegurarán la existencia de las condiciones necesarias para la competitividad de la industria de la Unión"*.

La importancia de la política de innovación está ampliamente reconocida y está estrechamente vinculada a otras políticas de la Unión, como las relativas al empleo, la competitividad, el clima y el medio ambiente, la industria y la energía. El papel de la innovación es convertir los resultados de la investigación en servicios y productos nuevos y mejores, a fin de seguir siendo competitivos en el mercado mundial y mejorar la calidad de vida de las personas.

El Instituto Europeo de Innovación y Tecnología se creó en 2008 con miras a fomentar y ofrecer innovación de vanguardia a escala mundial mediante la creación de comunidades de conocimiento e innovación (CCI) estrechamente integradas. El programa Horizonte Europa 2021-2027 impulsa la competitividad de la Unión y la ayuda en la consecución de sus prioridades estratégicas, que se dividen en tres pilares.

Información de Firmantes del Documento





- Excelencia científica
- Desafíos mundiales y competitividad industrial
- Europa innovadora: aspira a hacer de Europa un líder en innovaciones creadoras de mercados, **desarrollar un ecosistema de innovación** y reforzar el Instituto Europeo de Innovación y Tecnología para fomentar la integración entre empresas, la investigación, la educación superior y el espíritu empresarial.

La Nueva Agenda Europea de Innovación de 2022 busca situar a Europa a la cabeza de la nueva oleada de innovación tecnológica avanzada, que requiere una I+D de vanguardia y una inversión de capital significativa para hacer frente a los retos sociales acuciantes. La Agenda propone veinticinco acciones específicas en cinco iniciativas emblemáticas:

- 1) financiar empresas emergentes en expansión;
- 2) facilitar la innovación de tecnología profunda a través de espacios de experimentación y contratación pública;
- 3) acelerar y reforzar la innovación en los ecosistemas europeos de innovación en toda la Unión y abordar la brecha de innovación;
- 4) fomentar, atraer y retener personas con talento para la tecnología profunda; y
- 5) mejorar las herramientas de formulación de políticas.

La propuesta planteada en la MPG se enmarca en el cumplimiento, en colaboración con otras iniciativas, de estos objetivos.

4.3.3. Política estratégica estatal.

En desarrollo de la política europea, la Estrategia Española de Ciencia, Tecnología e Innovación 2021-2027 presenta, entre otros, los siguientes objetivos:

Objetivo 4: Fomentar la I+D+I y su transferencia

Generar conocimiento y liderazgo científico, optimizando la posición del personal investigador y de las instituciones, así como la calidad de sus infraestructuras y equipamientos. Fomentar la calidad y la excelencia científica, favoreciendo un efecto sistémico que alcance y beneficie a un número mayor de grupos. Aplicar el conocimiento científico al desarrollo de nuevas tecnologías que puedan ser utilizadas por las empresas e intensificar la capacidad de comunicación a nuestra sociedad y de influir en el sector público y privado.

Objetivo 5: Desarrollar, atraer y retener talento

Potenciar la capacidad de España para atraer, recuperar y retener talento, facilitando el progreso profesional y la movilidad del personal investigador en

Información de Firmantes del Documento





el sector público y privado, y su capacidad para influir en la toma de decisiones.

Objetivos 6 y 7: Catalizar la innovación y el liderazgo empresarial

Objetivo 6: Favorecer la **transferencia de conocimiento y desarrollar vínculos bidireccionales entre ciencia y empresas**, a través de la comprensión mutua de necesidades y objetivos, en especial en el caso de las pymes.

Objetivo 7: Promover la **investigación y la innovación en el tejido empresarial español**, incrementando su compromiso con la I+D+I y ampliando el perímetro de las empresas innovadoras para hacer más competitivo al tejido empresarial.

La propuesta planteada en la MPG resulta plenamente alineada con estos objetivos.

4.3.4. Política estratégica de la Comunidad de Madrid.

La "Estrategia Madrileña de Investigación e Innovación 2030" (EM2I) define la visión 2030 de la Comunidad de Madrid en el ámbito de la investigación e innovación, concretando los ejes estratégicos para dar respuesta a los retos que afronta la región en las políticas de I+D y en relación con las transiciones digital y verde, la cohesión territorial y social, y la inclusión de la perspectiva de género en todos los ámbitos.

La EM2I refleja el compromiso de la Comunidad de Madrid con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) fijados por la Asamblea General de Naciones Unidas en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, alineándose también con objetivos de la Unión Europea para el nuevo periodo 2021-2027, relacionados con:

- el refuerzo de las bases científicas y tecnológicas e impulso de la capacidad de innovación, competitividad y empleo de las regiones europeas (Horizonte Europa)
- los desafíos a los que Europa y el mundo se enfrentan en relación con el cambio climático y a la degradación ambiental, el Pacto Verde Europeo
- y con los objetivos para la transformación digital de Europa, la Década Digital 2030

En aplicación de sus políticas en esta materia la Comunidad de Madrid impulsa la creación de Hubs y de polos de innovación para favorecer el trabajo colaborativo de los agentes del EM2I, el intercambio de conocimiento y la puesta en común de infraestructuras y capacidades.

La Comunidad de Madrid en 2030 aspira a situarse como el Hub de referencia en el Sur de Europa en Investigación e Innovación. Sus rasgos distintivos serán:

- Lugar de fomento y atracción de talento científico, innovador y emprendedor (generación, retención, atracción, estabilización)

Información de Firmantes del Documento





- El liderazgo internacional en la generación y valorización de conocimiento científico y tecnológico de vanguardia en las líneas identificadas en su estrategia
- Una red de agentes de la cuádruple hélice comprometidos con la creación de empleo de calidad al servicio del bienestar y futuro de los ciudadanos
- Con una industria competitiva, digital, sostenible y unos servicios avanzados basados en la innovación, polo de atracción para las start-up

La propuesta se alinea también con la política regional descrita.

4.3.5. Política estratégica de la Ciudad de Madrid.

El Plan Estratégico 2023-2027 de la Ciudad de Madrid define en su Eje 6 **“Madrid, una ciudad atractiva para trabajar e invertir”** como objetivo-ciudad el de “Fomentar la innovación, el emprendimiento, la empleabilidad y la economía circular, incrementar la competitividad del sector industrial y promover el tejido comercial de la ciudad, y potenciar la internacionalización económica y turística de Madrid.”

Por su parte, la Subdirección General de Innovación del Ayuntamiento de Madrid tiene la misión de impulsar, fomentar y facilitar cualquier proyecto con vocación innovadora que se desarrolle en la ciudad, estando entre sus cometidos:

- Promover e impulsar las relaciones del Ayuntamiento con Instituciones, Administraciones públicas, organismos y empresas públicas y privadas y miembros de la sociedad civil que apuesten por la innovación como fuente de progreso.
- Fomentar la innovación abierta entre las startups, las PYMES y las grandes empresas de la ciudad.
- Promover actitudes innovadoras, disruptivas, creativas y colaborativas entre la ciudadanía.
- Establecer, desarrollar y ejecutar una estrategia de innovación abierta para Madrid que promueva la adopción por la ciudadanía de soluciones tecnológicas que mejoren la calidad de vida de la ciudad.
- Establecer, desarrollar y ejecutar la estrategia de ciudad inteligente.
- Representar al Ayuntamiento de Madrid y coordinar la actuación municipal en las redes nacionales e internacionales de apoyo a la innovación y al desarrollo de la ciudad inteligente.
- Coordinar las políticas municipales en materia tecnológica y de ciudad inteligente.

Por otra parte, la ciudad de Madrid se encuentra desde el año 2024 inmersa en el proceso de elaboración de un “Plan Estratégico Municipal” (PEM), una nueva figura de ordenación del territorio cuyo objetivo es la redacción de instrumento de ordenación de la ciudad que permita hacer frente a los nuevos desafíos y tenga la capacidad de atender las necesidades de los ciudadanos de Madrid de forma flexible, eficaz e innovadora. Este nuevo instrumento se ha marcado, entre otros, los siguientes retos que aplican directamente a la iniciativa:

Información de Firmantes del Documento





- Madrid debe conservar y potenciar la identidad que la distingue, una ciudad que acoge a todo el mundo venga de donde venga.
- Facilitar la implantación de nuevas actividades económicas, captar y atraer talento, creatividad, innovación, inversión y nuevas tecnologías, como factor determinante de un nuevo desarrollo económico, así como favorecer la competitividad e internacionalización de dichas actividades económicas, culturales, comerciales y recreativas y facilitar la convivencia de sus ciudadanos, mejorando y favoreciendo las condiciones de habitabilidad de la ciudad.
- Fomentar nuevos nodos de centralidad en la periferia, potenciando una ciudad policéntrica en el conjunto de su área metropolitana.

Por parte del equipo de elaboración de este Plan Estratégico Municipal (Sueña Madrid) se han presentado en diciembre de 2025 un borrador que incluye el "Documento Inicial Estratégico" (DIE) y el "Borrador Abierto de Síntesis Estratégica" (Documento BASE), que establece los cimientos para la futura redacción del PEM.

Dicho documento, en el apartado que titula "Madrid como centro de atracción de talento y dinamización económica" identifica el polo de Valdebebas, por su proximidad al aeropuerto y su fuerte presencia empresarial, como un espacio idóneo para la implantación de empresas tecnológicas globales vinculadas a la salud, movilidad inteligente y logística avanzada.

Y para ello, entiende es su análisis que *"La transformación de estas áreas no se limita a la sustitución de usos, sino que plantea un cambio estructural: creación de espacios híbridos que combinen actividad productiva, servicios colectivos, equipamientos y, en algunos casos, usos residenciales. Este enfoque busca generar áreas urbanas equilibradas, en lugar de zonificadas, mejorando la calidad urbana y la cohesión social"*

En resumen, el documento sitúa el proyecto de innovación tecnológica de Valdebebas dentro del **Plan Estratégico Municipal de Madrid (PEM)**, configurándolo como un polo estratégico con los siguientes objetivos nucleares:

- Atraer empresas tecnológicas globales en los sectores de salud digital, movilidad inteligente y logística avanzada.
- Superar la monofuncionalidad y la zonificación rígida actual, mediante la **flexibilización e hibridación de usos** (residencial, productivo, dotacional y comercial).
- Integrar el ámbito en el sistema urbano-aeroportuario Valdebebas-Barajas como **centralidad metropolitana mixta**.
- Adaptar las tipologías edificatorias y las regulaciones a las necesidades de la industria 4.0 y 5.0, la economía circular y la logística sostenible.
- Contribuir al modelo policéntrico de Madrid, generando empleo de calidad y cohesión territorial.

Información de Firmantes del Documento





La actuación propuesta en la MPG contribuirá a la aplicación de estas estrategias.

4.3.6. Encuadre de la iniciativa en el modelo urbano del Plan General

El Plan General estableció un modelo territorial que ha venido dando soporte desde hace más de 25 años a la evolución y crecimiento de la ciudad, constituyendo el marco jurídico y de planeamiento sobre el que se ha configurado y materializado, en distinto grado, la estructura urbana prevista, hasta alcanzar, en la actualidad una etapa muy avanzada de su concreción. Fruto de esa decisión y de su estrategia para afrontar las necesidades de suelo para vivienda y actividad económica, las iniciativas de puesta en marcha de los distintos ámbitos se han producido de manera acelerada, concretando mayoritariamente los elementos configuradores del modelo urbano sobre los siguientes objetivos:

- Promover la transición hacia un modelo territorial polinuclear, descentralizando el sector terciario mediante la creación de nuevas centralidades periféricas en nuevos desarrollos basados en el uso mixto del suelo que reduzca la presión sobre las áreas centrales.
- Reequilibrio urbano a través de una oferta uniforme de equipamientos y zonas verdes sobre todas las áreas de la ciudad.
- Creación de nuevos suelos residenciales para ampliar la oferta de vivienda, fomentando especialmente la promoción de vivienda protegida por encima de los mínimos exigidos por la normativa vigente.

Así, la Memoria del Plan General recoge entre sus objetivos la definición de un proyecto de ciudad para el siglo XXI, lo que implica, entre otras actuaciones, **el impulso de políticas orientadas a favorecer la mezcla de usos urbanos, promover la reindustrialización y modernización del tejido productivo para reforzar la competitividad económica y, en consecuencia, configurar a medio y largo plazo una estructura urbana más equilibrada, sostenible y respetuosa con el medio ambiente.**

En relación con la necesidad de suelo para actividades económicas, el modelo territorial del Plan General contaba con la expansión aeroportuaria como uno de los factores determinantes para su puesta en carga. La ejecución de la infraestructura se ha producido, y el número de viajes y vuelos que caracterizan su actividad se encuentran dentro de los escenarios previstos por la planificación aeronáutica y, en consecuencia, operan en relación con la actividad económica del municipio, la región y el país.

Esta MPG pretende fortalecer una mayor concentración de actividad y usos, que colabore en la consecución de los objetivos previstos y establecidos por el Plan General.

Información de Firmantes del Documento





4.3.7. Estrategia municipal de potenciación y refuerzo de las dotaciones de equipamiento.

En la memoria del Plan General se destaca la importancia del fomento y refuerzo en particular del sistema de equipamientos formativos, según se dice en su punto **4.3.4 "Conseguir una ciudad equilibrada"**:

"La alta capacidad estructurante del territorio de este tipo de equipamientos, ha de contribuir a la definición de la imagen urbana de las nuevas áreas de centralidad así como a establecer la adecuada relación entre los usos productivos y los residenciales.

En ese sentido se considera prioritario impulsar la consecución de dotaciones singulares tales como nuevas áreas docentes de escala universitaria destinadas a la potenciación de la formación e investigación;"

Posteriormente, con motivo de la Modificación de las Normas Urbanísticas aprobada en noviembre de 2023, el Plan General reafirma este criterio, en los siguientes términos:

"Durante los veinticinco años de vigencia del PG97 se ha producido una notable transformación demográfica y social de la población de la ciudad y de su localización en ella, lo que ha producido una mayor y/o distinta demanda y exigencia de prestaciones y servicios por parte de la sociedad madrileña respecto de las dotaciones que las atendían. Esta evolución de la demanda de nuevas exigencias prestacionales ha provocado que, en ocasiones, la ampliación directamente admitida por el PG97 a los equipamientos existentes, en zonas consolidadas, haya devenido insuficiente para atenderlas. En paralelo, el mismo problema ha surgido en equipamientos públicos y privados construidos durante la vigencia del PG97 que, con el paso del tiempo y la modificación de las necesidades de la población, necesitan crecer para atender las nuevas demandas sociales. (...)"

Esta MPG actúa, por tanto, de acuerdo con estos criterios al proponer una diversificación del uso dotacional en el ámbito de la actuación, incorporando el dotacional de equipamiento en todas sus categorías, además de obtener suelo para un nuevo equipamiento público.

4.4. CONCLUSIÓN. ÁREA DE OPORTUNIDAD DE MEJORA URBANA

El ámbito de la MPG reúne diversas condiciones territoriales, urbanísticas y funcionales que convierten este enclave en un área de oportunidad para promover una iniciativa de mejora urbana. Si bien estas circunstancias se desarrollan de forma pormenorizada en los apartados siguientes de esta Memoria, procede señalar, con carácter preliminar, las más relevantes:

Información de Firmantes del Documento





- i. Se trata de un suelo urbano consolidado de gran dimensión infrautilizado, inserto en un nuevo barrio de la ciudad de usos diversos.
- ii. Está situado en una posición estratégica territorial y local, con acceso directo al Intercambiador de Transporte Público de Valdebebas.
- iii. Es un suelo con potencial articulador de la continuidad del Bosque Metropolitano y de mejora de la conectividad funcional del tejido urbano.
- iv. Forma parte de un nodo de centralidad urbana.

De acuerdo con lo expuesto, la MPG se formula en coherencia con las políticas y estrategias públicas de ámbito local, autonómico, nacional, europeo e internacional, y constituye un instrumento adecuado y necesario para mejorar y reforzar el sistema de redes dotacionales públicas, así como para impulsar el posicionamiento de Madrid como una ciudad de referencia en los ámbitos de la innovación, la tecnología y el conocimiento.

5. MEMORIA INFORMATIVA

5.1. ENCUADRE TERRITORIAL Y LOCAL DEL ÁMBITO

5.1.1. Encuadre territorial

Como se ha explicado en apartados anteriores, el ámbito de la MPG se incluye en el APE.16.11 "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas".

Se encuentra parcialmente afectada por el corredor verde proyectado por el Bosque Metropolitano y en vecindad con el gran eje de equipamientos territoriales del APE 16.11, es decir, en posición urbana estratégica para mejorar y dar continuidad a un sistema relevante de redes públicas existentes.

El ámbito de la MPG se ubica en el corredor de la M-11 que conecta el Centro Terciario de Madrid Nuevo Norte, -en torno a la Nueva Estación de Chamartín-, con el Parque de Valdebebas y con el aeropuerto Madrid Barajas-Adolfo Suarez y su futuro nodo logístico, "hub" empresarial y centro de servicios al pasajero.

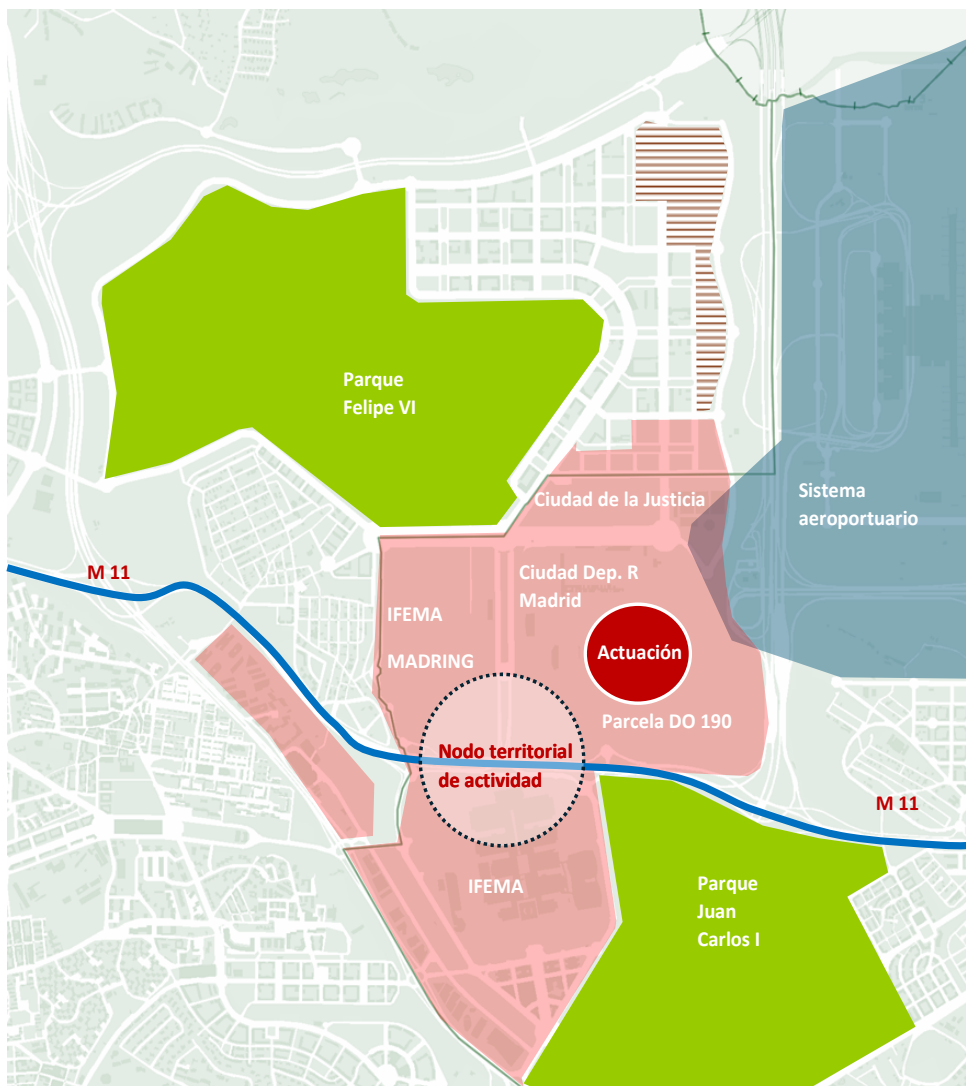
Además, se encuentra situada a menos de 5 minutos del Aeropuerto, junto a la Ciudad de la Justicia, el Hospital "Isabel Zendal", y los recintos feriales de IFEMA.

Cuenta con un entorno medioambiental de calidad máxima, entre el Parque Forestal Felipe VI, una de las zonas del Bosque Metropolitano y el Parque Juan Carlos I.

La parcela tiene, por tanto, potencial para contribuir a la mejora de funciones urbanas de conexión territorial, de fachada urbana, y de transición entre las infraestructuras viarias y el espacio residencial del Ciudad Aeroportuaria y el Parque de Valdebebas.

Información de Firmantes del Documento





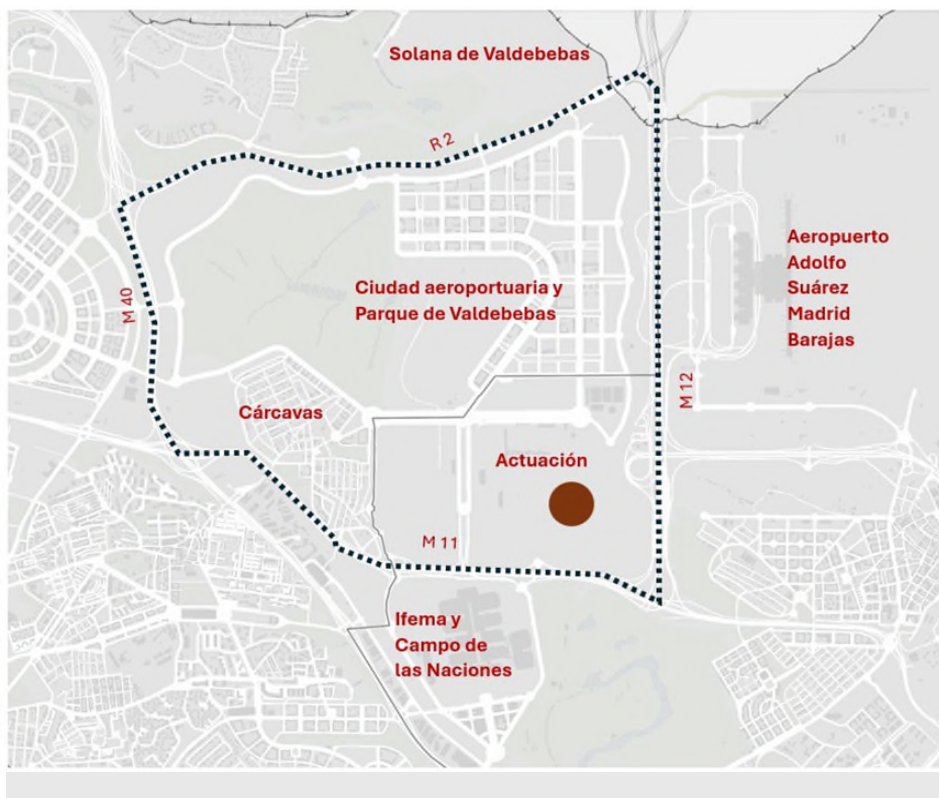
Encuadre de la actuación en un nodo territorial de actividad

5.1.2. Localización estratégica local e integración en el barrio

El ámbito se enclava en el área de Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas, situada al norte de Madrid, y diseñada desde un enfoque sostenible de eficiencia energética y con numerosos servicios urbanos de máxima calidad. La parcela es de un suelo de borde y remate del barrio en su contacto con la M-11 y la M-12, al sur del ámbito.

Información de Firmantes del Documento





Encuadre territorial de la actuación

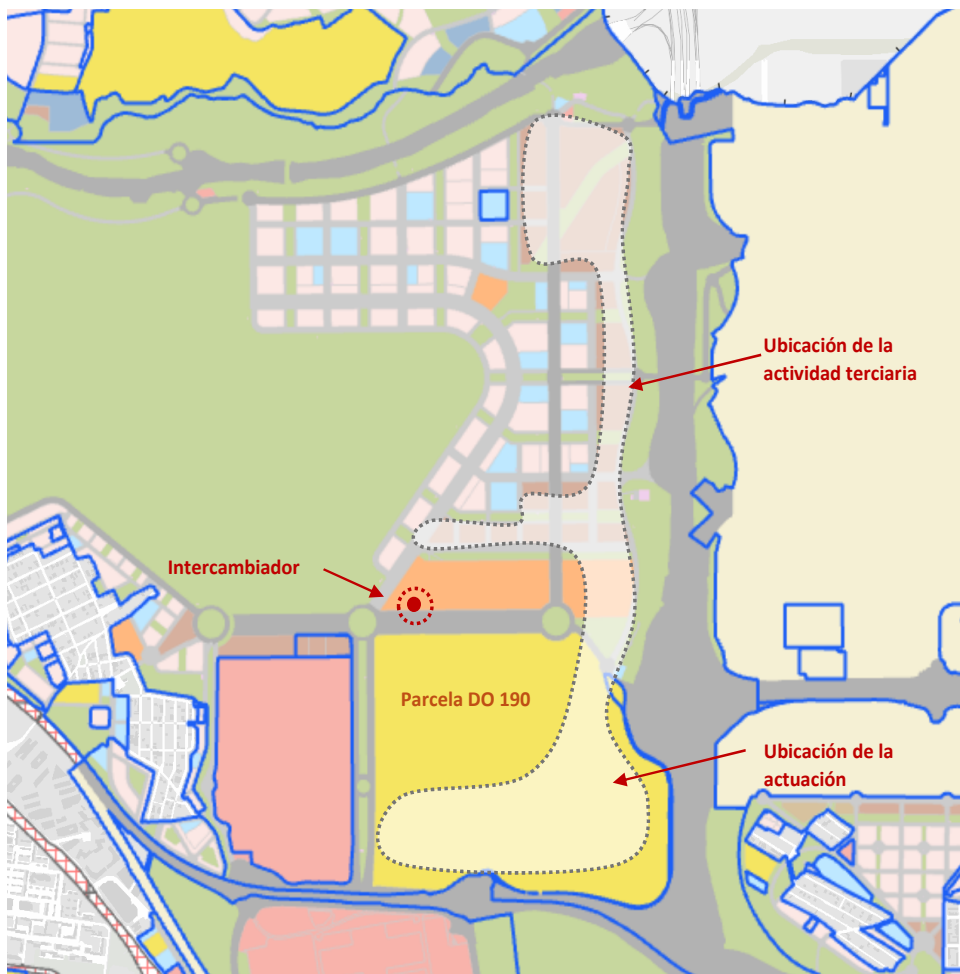
Los conjuntos edificados de “Cárcavas” y “Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas” se disponen en torno al gran parque central Felipe VI y se conectan entre sí en las parcelas de ampliación de IFEMA y la deportiva privada DO 190, donde se propone la actuación.

Esta localización cuenta con condiciones estratégicas. Por una parte, se integra en el tejido urbano, formando parte de un barrio activo y de sus flujos de intercambio. Y por otra, está ubicada en una situación que posibilita tanto la interacción hacia el interior del barrio, al mismo tiempo que hacia el resto de la ciudad, como nodo en fachada del corredor de la M-11 y con acceso directo desde esta vía y desde el Intercambiador de Valdebebas.

El ámbito se localiza, además, siguiendo la lógica organizativa interna del barrio, en continuidad de un frente terciario continuo a lo largo de la M-12 como elemento de conexión con el sistema aeroportuario y de transición hacia el espacio residencial.

Información de Firmantes del Documento





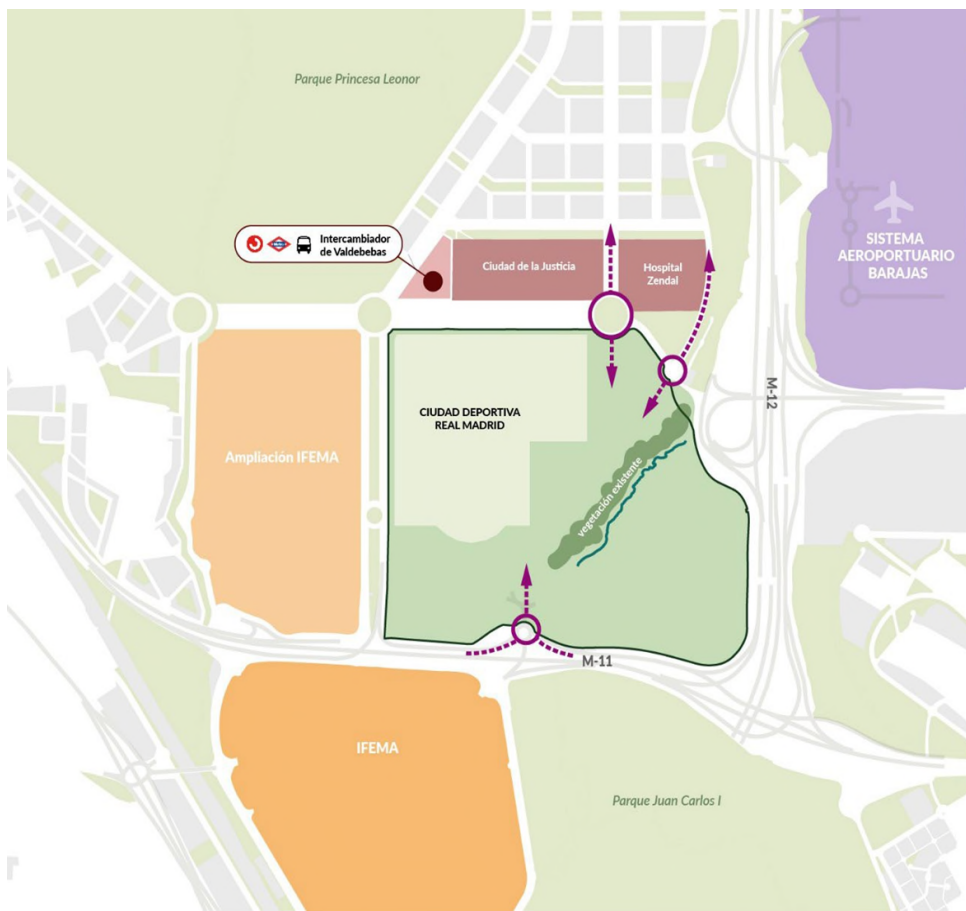
Continuidad de la propuesta con la ubicación de la actividad terciaria en el ámbito

La parcela tiene frente a dos importantes ejes urbanos del ámbito: Por una parte, por el oeste a la avenida de Alejandro de la Sota, que es la “puerta” de acceso principal desde la mayor parte de la ciudad consolidada, a través de su conexión con la M-11; y, por otra, por el norte, a la avenida de las Fuerzas Armadas, calle de borde con el suelo dotacional de la Comunidad de Madrid (Ciudad de la Justicia) y con el Hospital Isabel Zendal.

Esta calle es la que marca un cambio de escala urbana, desde las macro manzanas de IFEMA y la Ciudad Deportiva, hacia manzanas de menor dimensión que son las que caracterizan el conjunto residencial, con la banda de manzanas de escala intermedia de los equipamientos de la Comunidad de Madrid. En los lados restantes la parcela tiene fachada a dos ejes territoriales distribuidores principales, como son la M-11 al sur y la M-12 al este.

Información de Firmantes del Documento





Condiciones de contorno de la parcela DO 190

Junto a la parcela, en la avenida de las Fuerzas Armadas, se encuentra el intercambiador de Valdebebas, que conectará las Líneas C-1 y C-10 de Cercanías, los autobuses urbanos que conducen a IFEMA, el "Bus Rapid" al Hospital Ramón y Cajal y los interurbanos que enlazan con la Universidad Autónoma.

La parcela dispone, además de su contacto con las calles perimetrales, de un acceso exclusivo directo desde la M-11 en el punto medio del frente a esta autovía.

El emplazamiento, además de albergar instalaciones deportivas, desempeña, junto a la ampliación de los Recintos FERIALES, funciones urbanas de conexión territorial, de fachada urbana, y de transición hacia el espacio residencial. La conexión funcional territorial aminora el "efecto barrera" de la M-11 al establecer una relación con los Recintos FERIALES existentes de IFEMA y con la actividad terciaria de oficinas y servicios del Campo de las Naciones. En el frente opuesto, la transición hacia el núcleo residencial se resuelve, como se ha mencionado, mediante un gradiente decreciente de la dimensión de las manzanas urbanas, desde la parcela de la actuación, DO 190, hacia la futura Ciudad de la Justicia y el Hospital Isabel Zendaí, hasta alcanzar la trama que ordena la zona de viviendas.

Información de Firmantes del Documento





5.2. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS DEL ÁMBITO DE LA MPG

5.2.1. Topografía y relieve

Según se describe en el Documento Ambiental Estratégico (DAE) que se incluye como documento independiente de la MPG, las transformaciones urbanísticas asociadas a la construcción de la Ciudad Deportiva del Real Madrid, carreteras M-11 y M-12, urbanización de Valdebebas, instalaciones aeroportuarias, etc., han generado en la parcela DO 190 rellenos heterogéneos, con materiales de distinta compactación y procedencia, zonas de antiguos acopios o explanaciones que presentan subsuelo no consolidado y rellenos sobre pendientes antiguas.



Imagen del relieve de la parcela DO 190

El relieve del ámbito presenta mayoritariamente pendientes suaves (<5%), salvo en las inmediaciones de los cauces, donde se observan pequeños taludes. Aproximadamente el 5% del ámbito supera el 10% de pendiente, en taludes artificiales o zonas de transición con el encauzamiento del Arroyo de la Plata.

Información de Firmantes del Documento





5.2.2. Geomorfología y edafología

Como se recoge en el DAE, el ámbito analizado se asienta dentro de la Cuenca Terciaria de Madrid. Los materiales cuaternarios en el área de Madrid corresponden en su mayor parte a los distintos niveles aluvionares de los ríos Manzanares y Jarama. Los depósitos Terciarios y Cuaternarios están formados principalmente por arcosas, gravas, arcillas y arenas arcósicas de edad Miocena.

En cuanto a la edafología del ámbito, se identifica la presencia de arcillas de carácter expansivo-retráctil, típicas del Mioceno madrileño y de yesos en profundidad que pueden originar procesos de karstificación localizados, si bien, en el ámbito analizado no se ha detectado una karstificación activa significativa.

Los materiales que se encuentran en superficie bajo el ámbito de estudio son:

- Relleno antrópico, compuesto por gravas silíceas, zahorras, con matriz limosa, y presencia de escombros
- Depósitos cuaternarios de origen fluvial: compuestos principalmente por arenas arcósicas gruesas, arcillas y limos arenosos con cantos y gravas.

5.2.3. Vegetación y arbolado

En el DAE se describe que la vegetación del ámbito de estudio, principalmente vegetación de ribera, se concentra en torno al Arroyo de la Plata, es decir, en la zona no ocupada por las instalaciones deportivas. El inventario de arbolado realizado en el ámbito de estudio ha permitido identificar y caracterizar un total de 503 individuos arbóreos en pie.

5.3. USOS Y EDIFICACIONES EXISTENTES EN EL ÁMBITO DE LA MPG

En la parcela DO 190 se encuentran ejecutadas y operativas instalaciones de la Ciudad Deportiva del Real Madrid, cuyo recinto supone el 38 % de la superficie total de la parcela (460.015 m²s de una extensión de 1.200.187 m²s), con un consumo del 17 % del techo edificable (64.007 m²e de 360.000 m²e).

Información de Firmantes del Documento





Instalaciones deportivas en la parcela DO 190

5.4. INFRAESTRUCTURAS Y AFECCIONES

5.4.1. Servicios urbanos

La parcela DO 190 cuenta con una red completa de infraestructuras y servicios urbanos en todo su perímetro.

Información de Firmantes del Documento





5.4.2. Afecciones por infraestructuras viarias

El ámbito analizado está delimitado por las siguientes infraestructuras viarias:

- Al sur, la autopista M-11, de titularidad de Comunidad de Madrid.
- Al sur y este, la autopista M-12, de titularidad estatal.

Las autopistas M-11 y M-12 sirven como accesos principales al aeropuerto de Barajas. La M-11 conecta el nudo de Manoteras (M-30, A-1, M- 607) con las terminales T-1, T-2 y T-3 del aeropuerto. La M-12 (de peaje) conecta la A-1 con la M-40 dando acceso directo a la T-4. Generan las siguientes afecciones:

M 11, en aplicación de la Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid:

- una zona de protección delimitada por una línea paralela a la arista exterior de explanación, a una distancia de 50 metros.

M 12, en aplicación de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras:

- La zona de servidumbre, delimitada interiormente por la zona de dominio público y exteriormente por una línea paralela a la arista exterior de la explanación, a una distancia de 25 metros, medidos horizontalmente desde la citada arista.
- La zona de afección, delimitada interiormente por la zona de servidumbre y exteriormente por una línea paralela a la arista exterior de la explanación, a una distancia de 100 metros, medidos horizontalmente desde la citada arista.
- La línea límite de edificación, que se sitúa a 50 metros medidos horizontal y perpendicularmente a partir de la arista exterior de la calzada más próxima. La arista exterior de la calzada es el borde exterior de la parte de la carretera destinada a la circulación de vehículos en general.

5.4.3. Servidumbres aeronáuticas

La totalidad del ámbito APE 16.11 "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas", se encuentra incluida en las Zonas de Servidumbre Aeronáuticas Legales correspondientes al Aeropuerto de Madrid-Barajas. En particular, el ámbito APE 16.11 "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas", se encuentra principalmente afectado por la Superficie Cónica, la Superficie Horizontal Interna, Superficie de Aproximación, Superficie de Limitación de Alturas del Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental (ILS/LLZ 33L (MAA)), la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra ILS 33L y la Superficie de Aproximación Frustrada de la maniobra VOR 33L.

Información de Firmantes del Documento





Existe una servidumbre aeronáutica establecida en el Aeropuerto Madrid-Barajas que afecta a la altura máxima de las edificaciones. Dicha afección se recoge en el Plano OP.04 "Áreas de movimiento y alturas máximas permisibles", para servidumbres aeronáuticas del APE 16.11. Dicho plano contiene la siguiente afección:

COTA MÁXIMA DE LA EDIFICACIÓN

Se define Cota Máxima de Edificación como la altura máxima de la edificación (incluida cualquier construcción (con todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), modificaciones del terreno u objeto fijo (postes, antenas, carteles, torres de iluminación, tendidos eléctricos, etc.)) que en ningún caso puede superar las superficies limitadoras establecidas en el presente plano. En esta definición se incluyen además expresamente cualquier elemento definido en los art. 6.6.5 y 6.6.11 de las Normas Urbanísticas del PGOUM, especialmente elementos auxiliares como:

- a) Los conductos y chimeneas así como las antenas de los sistemas de telecomunicaciones
- b) Los paneles de captación de energía solar y los anuncios publicitarios en coronación de los edificios

Será requisito indispensable para la obtención de cualquier licencia de obras, la remisión del proyecto para su preceptivo informe por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

La ordenación deberá respetar las limitaciones establecidas por AESA respecto a las construcciones, instalaciones, plantaciones, etc., al objeto de garantizar la correcta recepción por las aeronaves, de las emisiones radioeléctricas que emiten las ayudas a la navegación, así como para que pueda garantizarse la seguridad de las operaciones basadas en dichas radioayudas.

5.4.4. Dominio público hidráulico

Se ha identificado dentro de la parcela DO 190 la existencia de un cauce, el arroyo de la Plata, según consta en la base de datos de la Confederación Hidrográfica de Tajo (CHT). Discurre de suroeste a noreste, y abandona la parcela a través de una obra de drenaje transversal (ODT) existente de 1.800 mm de diámetro ejecutada bajo la calle 51 del APE.16.11 (calle Carlos Arniches Moltó).

Este expediente incluye como anexo del DAE un estudio hidrológico hidráulico mediante el cual se determina el dominio público hidráulico del cauce y, como tal se traslada a la ordenación.

En aplicación del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, se observará:

- **Zona de policía**, constituida por una franja lateral de cien metros de anchura a cada lado, contados a partir de la línea que delimita el cauce, en las que se condiciona el uso del suelo y las actividades que en él se desarrollen.

Información de Firmantes del Documento





- **Zona de servidumbre;** es la franja situada lindante con el cauce, dentro de la zona de policía, con ancho de cinco metros, que se reserva para usos de vigilancia, pesca y salvamento.



Traza del arroyo de La Plata en la parcela DO 190

Se incluye en la MPG el plano *OP.05 Afecciones y Servidumbres* del APE 16.11, actualizado con la incorporación de las servidumbres establecidas por la Ley de Aguas en torno al trazado del arroyo de la Plata.

5.5. CENTRO DE INNOVACIÓN TECNOLÓGICA. CRITERIOS DE ORDENACIÓN

Un Centro de Innovación Tecnológica es un espacio que concentra empresas tecnológicas, instituciones académicas y centros de investigación, y que actúa como un motor de generación de conocimiento, creatividad y crecimiento económico. Su éxito radica en fomentar interacciones multidisciplinares entre distintos agentes y aprovechar sus sinergias, siendo un elemento fundamental para el desarrollo de ecosistemas de innovación la colaboración entre las Administraciones, las instituciones educativas y las empresas.

Se incorpora como anexo a esta MPG un estudio comparativo aportado por la propiedad sobre distintos casos de éxito internacional de Centros de Innovación Tecnológica en donde se analizan las características más relevantes que ha de reunir

Información de Firmantes del Documento





su localización, así como los programas funcionales y la intensidad edificatoria que permite crear la actividad y masa crítica que posibilitan éxito. Este análisis, en combinación con la valoración de la capacidad de acogida urbana y ambiental del suelo, confirma la idoneidad de los parámetros básicos de la ordenación propuesta y respalda la definición del modelo de implantación considerado más adecuado.

Se incluye un resumen a continuación de los factores más relevantes.

5.5.1. Principales factores de ordenación en las iniciativas de éxito

i. Localización estratégica territorial

Los Centros de Innovación Tecnológica se localizan preferentemente en ubicaciones con potencial de impacto positivo territorial, bien sean los propios centros urbanos o en centralidades periféricas. Y, en ambos casos, insertos en dinámicas espaciales urbanas, consolidadas o emergentes, donde ya existen componentes de emprendimiento, formación y encuentro de agentes.

Los CIT buscan implantarse en áreas que faciliten el desarrollo, la aplicación y la difusión de conocimiento y tecnología y proyectan relaciones con el resto del mundo, siendo nodos de intercambio global de información. Por ello, además de una buena conectividad territorial, se valora la capacidad de conexión internacional, física y digital.

ii. Localización estratégica local

Los CIT localizados en situaciones periféricas, contribuyen a impulsar las políticas locales de modelos polinucleares de organización y equilibrio del territorio. No son iniciativas aisladas, sino que, como en el caso anterior, se ubican en barrios completos, preferentemente bien comunicados en transporte público.

Los CIT contribuyen a mejorar los barrios donde se localizan, fomentando la complejidad de usos y actividades, sirviendo de referencia urbana, apoyando nuevas centralidades e impulsando la atracción de otros agentes económicos y productivos, favoreciendo así la activación de suelos terciarios convencionales.

iii. Dimensionamiento e intensidad edificatoria

Un CIT es un ecosistema tecnológico que requiere de una masa crítica de superficie edificable para provocar las sinergias entre agentes, para posibilitar diversidad funcional y generar capacidad de atracción.

Información de Firmantes del Documento





Según se recoge en el anexo mencionado, la implantación de este tipo de centros requiere de un suelo con una superficie de entre 70 y 180 ha, y una superficie edificable que se encuentre aproximadamente entre 560.000m²e y 5.000.000 m²e, siendo un buen punto de equilibrio disponer de una superficie edificable de entre 500.000 y 1.200.000 m²e.

iv. Mezcla de usos y actividades

La diversidad funcional se presenta como un elemento clave de éxito para posicionar al centro como un destino deseable y competitivo a nivel global.

La integración de espacios de ocio, cultura y trabajo dentro de un entorno interconectado y sostenible mejora la calidad de vida de la población trabajadora y, al mismo tiempo, genera un efecto multiplicador de atracción de empresas tecnológicas.

v. Fomento de interacciones multidisciplinares

Resulta básico que los centros de innovación puedan adaptarse al perfil cada vez más diverso de sus distintos agentes y a sus necesidades emergentes; generar sinergias entre colaboradores impulsa la productividad, a la vez que crea comunidades laborales dinámicas que potencian el aprendizaje continuo y el bienestar integral.

vi. Granularidad de las piezas

La evolución de los centros de innovación ha seguido una clara tendencia de reducción del tamaño medio de la superficie ocupada, buscando maximizar la eficiencia y diversificación del espacio, mayor compacidad y densidad, promoviendo un ecosistema equilibrado donde la convivencia de múltiples usos y tipologías de empresas y su contacto directo estimula la creatividad, la innovación y el intercambio de conocimiento.

vii. Conectividad con el transporte público

Se requiere de garantía de conexión con transporte público próximo y se valora la proximidad en tiempo a las redes de transporte a escala global. Internamente, un centro de innovación debe garantizar una circulación eficiente y sostenible, siendo habituales soluciones como la micro movilidad (bicicletas, patinetes y vehículos compartidos), y el fomento de la conectividad peatonal.

Externamente, es esencial asegurar una buena conexión con el transporte público y la red ciclista urbana, complementado con aparcamientos para vehículos eléctricos y carriles exclusivos para transporte colectivo.

Información de Firmantes del Documento



**viii. Promoción de la innovación**

Es relevante contar con condiciones de ordenación normativa adaptables a las necesidades cambiantes, y muchas veces impredecibles, de las empresas tecnológicas.

ix. Modelo organizativo tipo “campus”.

El cuidado por el bienestar mental y físico de los trabajadores es un requisito necesario para promover la captación y permanencia de talento. Los centros de innovación más productivos son aquellos que responden a un modelo de campus saludable que fomente los desplazamientos a pie; ordenaciones articuladas en torno a soluciones basadas en la naturaleza, contando con espacios que fomenten la cohesión y el intercambio social informal, y que impulsen un modo de vida activo.

El modelo organizativo de “campus” es por tanto un catalizador de la innovación, donde el espacio natural y su función articuladora y de cohesión, son elementos básicos para el contacto y el intercambio, además contribuir a la mejora de la calidad del aire y a la reducción de la contaminación atmosférica.

x. Adaptación e integración en el entorno

Los casos estudiados muestran la gran relevancia de los aspectos sociales y morfológicos que caracterizan los entornos donde se desarrollan.

En este sentido, aquellos CIT que se integran en espacios urbanos o barrios, que responden a sus condiciones de densidad y complejidad, y que interactúan y se complementan con ellos, tienen mayores probabilidades de prosperar.

xi. Gestión

En todos los casos estudiados, una entidad gestora sólida y dinámica impulsa la colaboración entre diversos actores y procesos de desarrollo tecnológico e investigación, optimizando el funcionamiento del centro de innovación.

5.5.2. El impacto positivo potencial de un CIT en la ciudad y el territorio

Como se ha explicado anteriormente en esta memoria, las iniciativas en materia de fomento de la innovación y la tecnología se enmarcan en el interés general de las políticas públicas estratégicas que tienen por objetivo un mejor y más justo futuro social.

Información de Firmantes del Documento





En este sentido, Madrid cuenta con muchas e importantes ventajas competitivas para la atracción de talento y el impulso de la innovación, pero también presenta carencias. Madrid y su área metropolitana cuentan con casi siete millones de habitantes, lo que la consolida como la tercera urbe más poblada de Europa, tras Londres y París. Este hecho, al tiempo que es un valor, dificulta y limita la existencia de nuevos espacios e infraestructuras para el desarrollo de centros de investigación y de empresas en su seno, lo que desplaza activos hacia las cercanías de la ciudad o, incluso, fuera del territorio.

Según se describe en el anexo mencionado en este apartado, respecto a los espacios de actividad económica existentes actualmente en la capital, resulta el siguiente diagnóstico para la ciudad de Madrid:

- i. Baja diversidad funcional
- ii. Conectividad moderada con las redes globales de desplazamiento
- iii. Dispersión territorial, evidenciada en su creciente desplazamiento hacia la periferia.
- iv. Tendencia a la reducción de las superficies.
- v. Carencia de órganos de dinamización que gestionen la captación de empresas de alto valor tecnológico y talento humano, adaptando la oferta a las necesidades de los nuevos perfiles.
- vi. Desplazamiento de la innovación a la corona metropolitana.
- vii. Baja ratio de creación de empleo digital en Madrid en relación con otras ciudades de España.

En este sentido la implantación de un centro de estas características podría impulsar el traspaso de conocimiento desde las instituciones de investigación hacia las empresas, con el objetivo de potenciar la innovación y el desarrollo tecnológico y promover la colaboración entre universidades, centros de investigación, empresas y otros agentes sociales.

5.5.3. Ámbito de la MPG. Área de oportunidad

La ciudad de Madrid dispone de un entorno especialmente favorable para atraer, generar y retener empleo tecnológico, gracias a la combinación de un modelo urbano dinámico, una sólida red de agentes vinculados a la innovación y una excelente conectividad a escala local, nacional e internacional.

La iniciativa que se presenta en este documento pretende contribuir al fortalecimiento del posicionamiento de Madrid en este ámbito, identificando la parcela DO-190 como un enclave de oportunidad estratégica para avanzar en dicho objetivo.

El ámbito de la MPG reúne una serie de condiciones que lo hacen particularmente adecuado para la implantación de un centro de innovación tecnológica, destacando, entre ellas, su localización estratégica tanto en el contexto territorial metropolitano

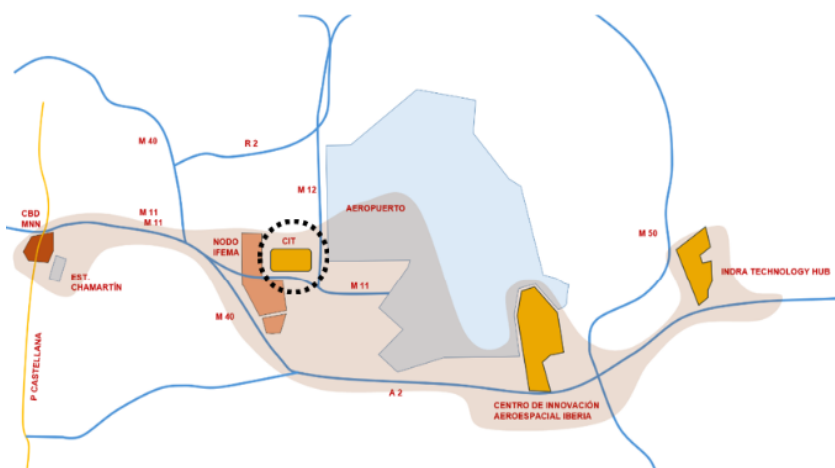
Información de Firmantes del Documento





como en el tejido urbano local, circunstancia que refuerza su capacidad para convertirse en un polo de atracción de actividades vinculadas a la innovación, la tecnología y el conocimiento.

Como se ha descrito en el apartado 5.1 de esta memoria, cumple sobradamente la condición de localización estratégica territorial, asimismo, reúne las condiciones necesarias para desempeñar una función estratégica en el ámbito local, que contribuya al fortalecimiento de la centralidad de Valdebebas. Presenta también una adecuada conectividad al transporte por su ubicación junto al Intercambiador de Valdebebas.



Integración de la propuesta en la dinámica urbana territorial

Como conexión territorial, el desarrollo de un CIT en la parcela DO 190 podría también contribuir a aminorar el efecto barrera de la M-11, estableciendo una relación de intercambio con los Recintos Feriales existentes de IFEMA y la actividad terciaria de oficinas y servicios del Campo de las Naciones.

Y, finalmente, la localización de la parcela DO 190 tiene gran potencial para mejorar las relaciones con las parcelas y actividades próximas, contribuyendo a cohesionar el conjunto.

También es preciso señalar que, del análisis realizado en el “Estudio comparativo de Centros de Innovación Tecnológica” Anexo a esta memoria, se concluye que la parcela DO 190 cuenta con dimensiones adecuadas para la implantación de un centro de estas características, puesto que cuenta con una superficie de 120 ha, dimensión que se encuentra en el intervalo referido en el estudio como favorable para dicho fin.

Información de Firmantes del Documento





Fomento de las relaciones entre zonas, fortaleciendo un nodo de actividad de la ciudad

5.6. ANTECEDENTES ADMINISTRATIVOS Y ORDENACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE EN EL ÁMBITO

5.6.1. Antecedentes urbanísticos de interés en el ámbito de la MPG

Se relacionan a continuación los antecedentes urbanísticos de interés en el ámbito:

Expedientes de planeamiento:

- Expediente nº716-2002-00111 de MODIFICACIÓN DEL PLAN GENERAL. (MPG.00.307). Aprobación Definitiva en fecha 22/05/2003.
- Expediente nº716-2002-00112 de PLAN DE SECTORIZACIÓN. (PS.00.301). Aprobación Definitiva en fecha 03/06/2003.
- Expediente nº714-2003-09063 de PLAN PARCIAL. (PP.16.202). Aprobación Definitiva en fecha 23/12/2004.
- Expediente de PRIMERA MODIFICACION DE PLAN PARCIAL. (MPP 16.202). Aprobación Definitiva en fecha 28/03/2007.
- Expediente nº 711-2007-05900 de SEGUNDA MODIFICACION DE PLAN PARCIAL. (MPP.16.306). Aprobación Definitiva en fecha 22/12/2008.
- Expediente nº 716-2010-12204 de TERCERA MODIFICACION DE PLAN PARCIAL (MPP.16.307). Aprobación Definitiva en fecha 27/04/2011.

Información de Firmantes del Documento



**Gestión de la Unidad de Ejecución (UE 16.321):**

- CONSTITUCIÓN DE LA JUNTA DE COMPENSACIÓN. Aprobación Definitiva en fecha 06/10/2005.
- PROYECTO DE EXPROPIACIÓN. Aprobación definitiva en fecha 18/12/2008.
- MODIFICACION DEL PROYECTO DE EXPROPIACIÓN. Aprobación definitiva en fecha 23/12/2010.
- PROYECTO DE REPARCELACIÓN. Aprobación Definitiva en fecha 25/11/2009.
- OPERACIÓN JURÍDICO-COMPLEMENTARIA. Aprobación Definitiva en fecha 31/05/2012.

Ejecución:

- PROYECTO DE URBANIZACIÓN. Aprobación Definitiva en fecha 06/10/2005.
- PRIMERA MODIFICACIÓN DEL PROYECTO DE URBANIZACIÓN. Aprobación Definitiva en fecha 23/12/2009.
- SEGUNDA MODIFICACION DEL PROYECTO DE URBANIZACIÓN. Aprobación Definitiva en fecha 13/09/2012.

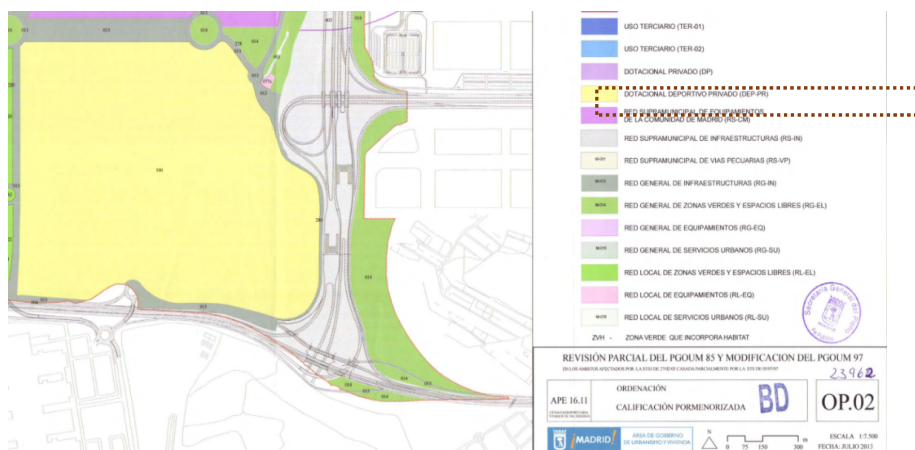
5.6.2. Ordenación urbanística vigente en el ámbito de la MPG**Revisión Parcial del Plan General de 1985 y Modificación del Plan General de 1997**

El expediente nº711/2013/01157 de Revisión Parcial del Plan General de 1985 y Modificación del Plan General de 1997, aprobado definitivamente en fecha 1 de agosto de 2013, estableció las determinaciones de ordenación de los ámbitos afectados por la ejecución de las Sentencias del Tribunal Superior de Justicia de 27 de febrero de 2003, casada parcialmente por la del Tribunal Supremo de fecha 3 de julio de 2007, por las que fueron anuladas algunas determinaciones establecidas en el Plan General de 1997 en diferentes ámbitos, entre los que se encontraba el ámbito de "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas", que pasó a ser un Área de Planeamiento Específico de suelo urbano, el APE.16.11 "Ciudad aeroportuaria y Parque de Valdebebas", que contiene todas las determinaciones de ordenación vigentes en el ámbito.

De acuerdo con las determinaciones del APE.16.11, la parcela de referencia está clasificada y categorizada como **suelo urbano consolidado** y calificada pormenorizadamente como **Dotacional Deportivo Privado**.

Información de Firmantes del Documento





Plano OP.02 Calificación pormenorizada del APE.16.11

Las condiciones particulares de la Ordenanza de uso deportivo privado (DEP-PR) se recogen en el artículo 6.7 de las normas del APE.16.11, y comprende las zonas en las que se permite la edificación destinada a instalaciones de uso deportivo y asociados al mismo, de carácter privado, en tipología edificatoria libre, aislada, formando un conjunto integrado.

La edificabilidad asignada para este uso en el APE es de 360.000 m²e, que se materializa en su totalidad en la parcela DO 190.

El uso global del APE es el Terciario – Residencial. Para la edificabilidad total asignada a los usos terciario y residencial, se establece una horquilla de 60-40% para la materialización de cada uno de estos usos en el ámbito, no pudiendo ninguno de éstos superar ni el límite superior ni el inferior.

El APE establece unos márgenes de edificabilidad para usos lucrativos según la siguiente distribución:

USO	MÁRGENES DE EDIFICABILIDAD DE USOS LUCRATIVOS
Residencial	34,90-52,36 %
Terciario	34,90-52,36 %
Dotacional Privado	12,00-15,00 %

Se adjuntan a modo informativo como Anexo de la MPG las Normas, Fichas y planos que se modifican del APE.16.11.

Información de Firmantes del Documento

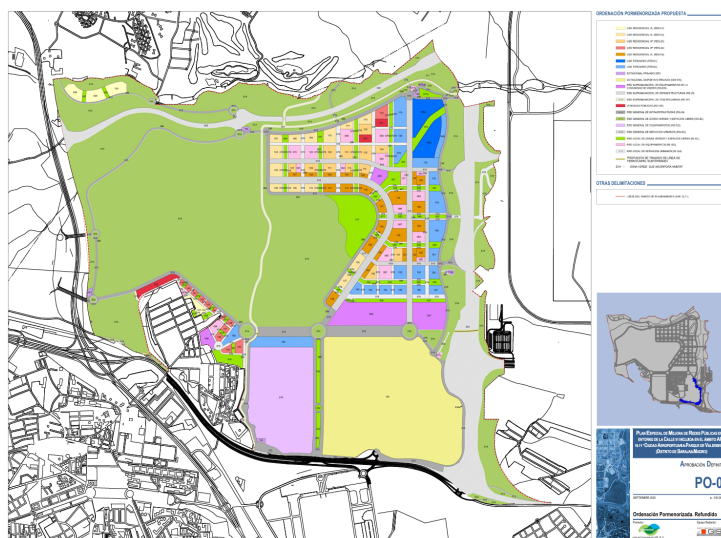


Plan Especial de Mejora de redes Públicas en el entorno de la calle 51

El 23 de diciembre de 2020 se aprobó definitivamente el Plan Especial de Mejora de Redes Públicas en el entorno de la Calle 51 incluida en el ámbito APE 16.11 “Ciudad Aeroportuaria-Parque de Valdebebas” (Distrito de Barajas-Madrid) **expediente 135/2019/02400**.

Es objeto de este Plan Especial la definición del ajuste del trazado de la Calle 51, perteneciente a la red general de infraestructuras, en el ámbito del APE 16.11 “Ciudad Aeroportuaria- Parque de Valdebebas”, regularizando sus alineaciones para permitir la materialización de un vial con una sección uniforme de diez metros, concretando sus condiciones de ordenación, previamente establecidas por el planeamiento vigente.

La calle 51 transcurre por el perímetro este y sur de la parcela DO 190. En el momento de redacción de esta MPG la calle 51 se encuentra ya ejecutada y recibida por el Ayuntamiento de Madrid, con el nombre de calle de Carlos Arniches Moltó.



Plano PO-03 Ordenación pormenorizada Refundido del
PE de Mejora de redes Públicas en el entorno de la calle 51

5.7. SITUACIÓN FÁCTICA DEL SUELO

El suelo del ámbito espacial de la propuesta de Modificación se encuentra en la situación básica de suelo urbanizado a efectos de lo dispuesto en el artículo 21 del TRLSRU ya que está legalmente integrado en una malla urbana conformada por una red de viales, dotaciones y parcelas propia del núcleo urbano y del barrio del que forma parte y, además, dispone de las infraestructuras y los servicios necesarios, mediante su conexión en red, instaladas y operativas, conforme a lo establecido en la legislación urbanística aplicable, para abastecer la demanda de los usos, actividades y edificaciones existentes.





Y tiene la condición de suelo urbano consolidado en relación con el artículo 14.1 de la LSCM, ya que forma parte de una trama urbana con las características previstas por la normativa.

5.8. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD EN EL ÁMBITO

El ámbito de la MPG es en su totalidad propiedad de Real Madrid Club de Fútbol, S.A. La superficie catastral de la parcela es de 1.200.187 m²s, coincidente con la de la inscripción registral. La Nota Registral se adjunta en Anexo I a esta Memoria.

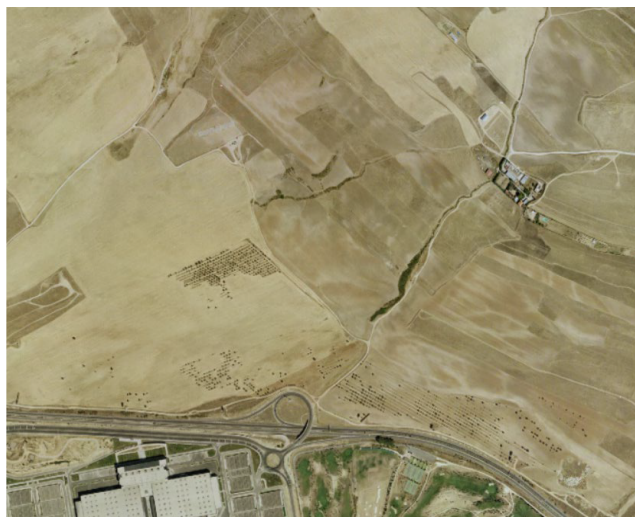
5.9. ANÁLISIS DEL DESARROLLO HISTÓRICO DEL ÁMBITO

El uso del suelo correspondiente al emplazamiento se mantuvo con actividad agrícola y pecuaria en su totalidad hasta el año 2003.

En las ortofotos a partir del año 2006 ya se observa la ciudad deportiva del Real Madrid C.F., construida en su totalidad al amparo del planeamiento aprobado del sector Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas, de su correspondiente proyecto de urbanización y de la pertinente licencia.

En la ortofoto del 2009 se observa la construcción de una red de transporte al oeste del complejo deportivo y de un aparcamiento para vehículos al este de las instalaciones.

En los años siguientes y hasta la actualidad no se han producido cambios importantes ni en el emplazamiento ni en el entorno.



Ortofotografía 1997-2003

Información de Firmantes del Documento





Ortofotografía 2006



Ortofotografía 2009

Información de Firmantes del Documento



*Ortofotografía Actual*

5.10. ANÁLISIS DEL ENTORNO SOCIO-URBANO Y ECONÓMICO.

5.10.1. Análisis demográfico:

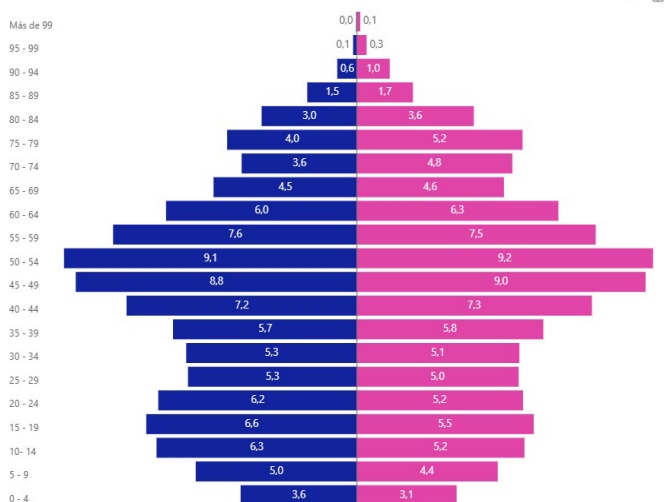
El ámbito de estudio se encuentra situado en el distrito de Barajas dentro del municipio de Madrid.

Hasta la reestructuración de 1987 Barajas formó parte del Distrito de Hortaleza. De su primitivo carácter rural se ha convertido en un centro importantísimo de comunicaciones con sus correspondientes zonas industriales y así, los viejos caseríos se han transformado en núcleos residenciales de modernas viviendas.

Según datos del Padrón Municipal del Ayto. de Madrid a 1 de enero de 2025, la pirámide poblacional total del distrito sería la siguiente:

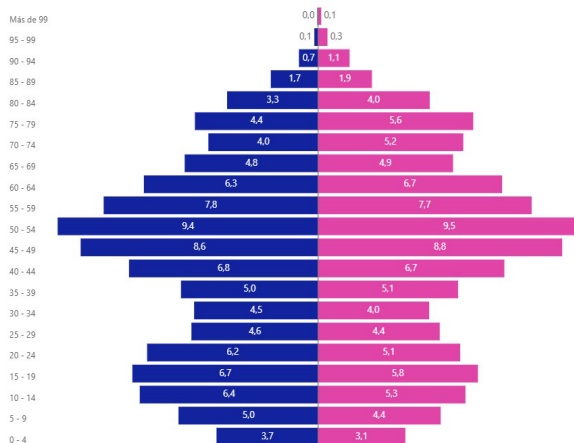
Información de Firmantes del Documento





Estructura de la población del distrito de Barajas por sexo y edad. Fuente: Padrón Municipal de Madrid.

Atendiendo a la nacionalidad, la estructura para la población de nacionalidad española sería la siguiente:

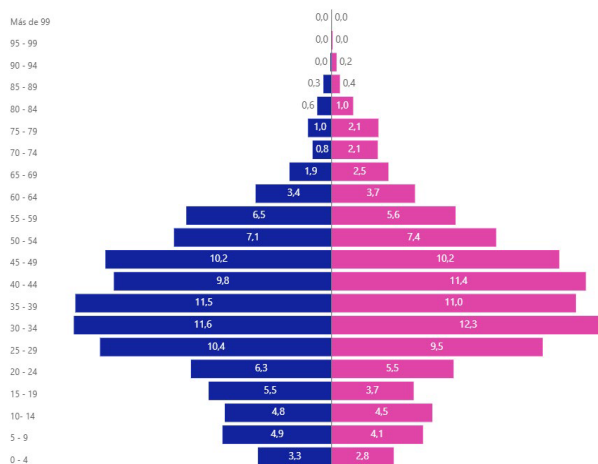


Estructura de la población de nacionalidad española del distrito de Barajas por sexo y edad. Fuente: Padrón Municipal de Madrid.

En cuanto a las personas de nacionalidad extranjera, se distribuyen atendiendo a sexo y edad de la siguiente manera:

Información de Firmantes del Documento





Estructura de la población de nacionalidad extranjera del distrito de Barajas por sexo y edad. Fuente: Padrón Municipal de Madrid.

Es un distrito caracterizado por una población joven en comparación con otros distritos del municipio y un importante peso de la población extranjera en los grupos de edad en edad laboral.

En esta característica forma de la pirámide tiene, sin duda, un papel importante como foco de atracción para los grupos en edad laboral, la actividad económica del distrito, dominada por la presencia del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas, lo que impulsa sectores como el transporte, la logística y el comercio relacionado con el turismo y la conectividad. Además, alberga importantes sedes empresariales, áreas de exposiciones (IFEMA) y una transición de su pasado agrícola a un centro moderno con servicios, tecnología y logística.

5.10.2. Relación de la población con la actividad económica

Económicamente, los sectores clave son:

- **Transporte y Logística:** El aeropuerto es el motor principal, generando una alta demanda de servicios de aviación, carga, transporte terrestre y almacenamiento.
- **Comercio y Servicios:** orientados a residentes, viajeros y trabajadores de la zona.
- **Eventos y Ferias:** La cercanía a IFEMA convierte a Barajas en un nodo para congresos, ferias y exposiciones.
- **Tecnología y Administración:** Presencia de sedes corporativas y empresas de servicios profesionales y tecnológicos atraídas por las buenas comunicaciones.
- **Actividades Residenciales:** Los barrios de Alameda de Osuna, Timón y el casco histórico de Barajas ofrecen servicios de proximidad (comercio minorista, restauración, centros deportivos) para sus residentes, aunque el

Información de Firmantes del Documento





peso principal recae en las actividades ligadas al aeropuerto y las grandes infraestructuras.

5.11. DIAGNÓSTICO DOTACIONAL EN EL ENTORNO DEL ÁMBITO

Según se describe en el documento anexo a esta memoria *"Estudio de necesidades de redes públicas"*, se ha llevado a cabo un análisis del área de influencia en el que se valora la situación actual y futura del sistema dotacional, tanto de ámbito local como metropolitano.

También se cuantifican las reservas dotacionales disponibles para la cobertura de los déficits o necesidades de intervención detectadas con el fin de que la actuación de dotación coadyuve en la resolución de estos y vaya encaminada a mejorar la calidad de vida de la población residente en el ámbito de influencia de la intervención.

El diagnóstico realizado extrae como conclusiones que el barrio de Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas se caracteriza por ser un barrio aislado por las infraestructuras existentes en su entorno, dentro de la zona de influencia de los barrios que conforman la Corona Norte. Por otra parte, se trata de un barrio demográficamente joven.

El barrio cuenta con suficiente suelo para dotaciones locales de equipamiento sin que se adviertan déficits ni desequilibrios. Sin embargo, cabe reseñar la ausencia de suelo dotacional de una escala adecuada para determinado tipo de equipamientos o para la mezcla de varios de ellos, ya que las parcelas existentes de la red local no superan una superficie de 13.500 m²s, la cual resultante limitante para ciertas categorías.

Por otra parte, los suelos de equipamientos de la red local existentes se concentran en la mitad superior de ámbito del APE, en buena relación de proximidad con la zona residencial, pero alejados de la zona sur donde, a su vez, se encuentra el principal punto de acceso al transporte público, el Intercambiador de Valdebebas.

A resultados de todo lo anterior resulta conveniente y supone una mejora para el barrio la obtención de un suelo de gran superficie para la red de equipamientos local que:

- i. Equilibre la distribución espacial de los equipamientos en el APE, proporcionado también acceso a servicios de proximidad a su zona sur, no residencial, en una localización con muy buena accesibilidad en transporte público.
- ii. Posibilite la implantación de servicios que requieren de mayor superficie que la de las parcelas actualmente existentes.
- iii. Suponga un impulso a servicios relacionados con la innovación, la formación y la transferencia del conocimiento por ubicarse en

Información de Firmantes del Documento





colindancia con un centro de innovación tecnológica como el que se propone en la actuación.

La nueva propuesta de equipamiento a desarrollar en esta MPG ofrece, por sus dimensiones y ubicación junto a un centro de innovación tecnológica, una oportunidad para dotar al barrio y a su zona de influencia con nuevos equipamientos relacionados con la formación, difusión y transmisión del conocimiento, la cultura, y la innovación.

5.12. ANÁLISIS DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLES

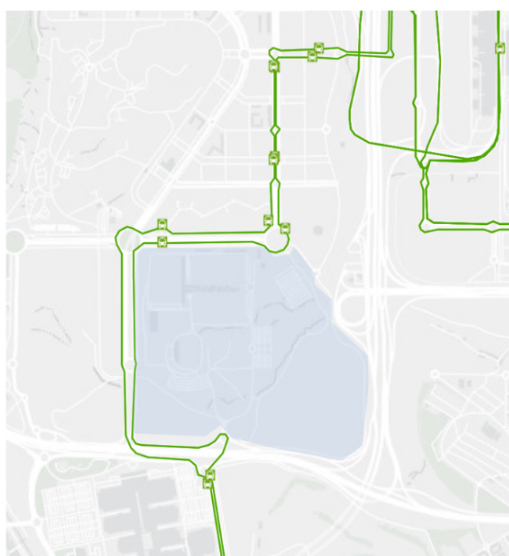
5.12.1. Transporte público

Red de autobús

En el entorno de la parcela objeto de estudio comprende un total de 8 paradas de autobús interurbano en las cercanías del ámbito, todas pertenecientes a la línea 828.

A continuación, se muestra la línea a la que dan acceso dichas paradas (dispuestas una en cada sentido de esta):

Línea	Origen – Destino	Frecuencia en HP
828	Canillejas – Alcobendas – Universidad Autónoma	60 min



Autobús interurbano

El ámbito cuenta con una oferta extensa de paradas de autobús urbano de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) en su cercanía.

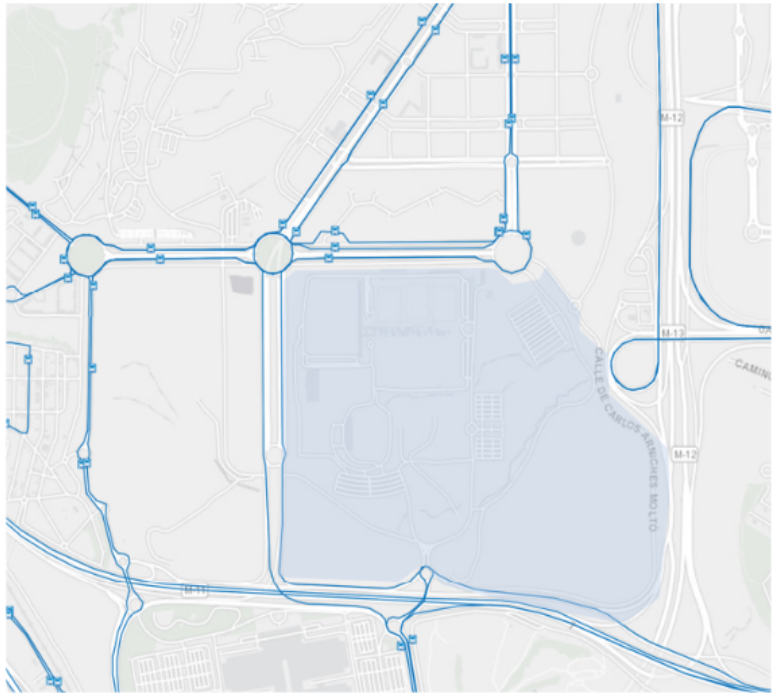
Información de Firmantes del Documento





A continuación, se muestran las líneas que dan servicio a las paradas más cercanas y la ubicación de estas.

Línea	Origen – Destino	Frecuencia en HP
112	Mar de Cristal – Barrio del Aeropuerto	13-19 min
171	Mar de Cristal – Valdebebas	8-10 min
174	Plaza de Castilla – Sanchinarro Este	7-13 min
N2	Plaza de Cibeles– Hortaleza	35 min (L); 15 min (V y S)
BR1	Valdebebas – Hospital Ramón y Cajal	9-11 min
SE709	Feria de Madrid – Hospital Isabel Zendal	30 min



Autobús urbano

Red de Metro

La estación de metro más cercana al ámbito es la estación Aeropuerto T4, ubicada a una distancia aproximada de 4.200 metros desde el límite de la parcela. Existe un único itinerario peatonal que conecta el ámbito con dicha estación a través de un puente sobre la carretera M-12. Se accede a ella también por conexión con la red de Cercanías.

En la siguiente tabla se recoge la línea de Metro a la que se puede acceder desde la estación Aeropuerto T4:

Estación	Línea	Origen – Destino	Frecuencia en HP
Aeropuerto T4	8	Nuevos Ministerios – Aeropuerto T4	3-5 min

Información de Firmantes del Documento

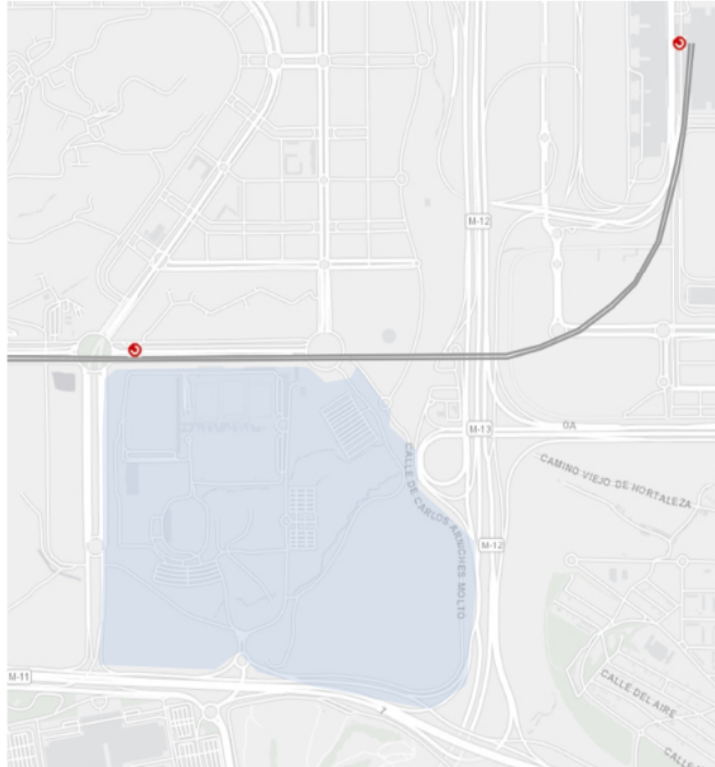




Red de Cercanías

La estación de Cercanías más cercana a la parcela es la estación **Valdebebas**, que se encuentra a escasos metros del ámbito. Esta estación cuenta con las 2 líneas de trenes de cercanías detalladas a continuación:

Línea	Origen – Destino	Frecuencia en HP
C-1	Príncipe Pío-Atocha-Recoletos-Chamartín-Aeropuerto T4	15 min
C-10	Villalba – Príncipe Pío – Atocha – Recoletos - Chamartín - Aeropuerto T4	10 min



Red de Cercanías

Información de Firmantes del Documento



*Plano de transportes de Madrid*

Por su relativa proximidad al ámbito y las características del viario adyacente a la estación, también podría resultar una alternativa válida para los viajeros en transporte público la estación de Cercanías de Aeropuerto T4, conectada con las mismas dos líneas de la red.

5.12.2. Ampliación del Transporte Público

El ámbito de Valdebebas se encuentra actualmente finalizando su proceso de consolidación urbana caracterizado por un crecimiento progresivo de la demanda de movilidad. En este contexto, la ampliación de la oferta de transporte público constituye un elemento estratégico fundamental para garantizar la accesibilidad del ámbito y promover un modelo de movilidad sostenible.

Las actuaciones previstas suponen una transformación sustancial del sistema de transporte, dotando de una red multimodal de alta capacidad y elevada capilaridad. La actuación más relevante es la prolongación de la Línea 11 de Metro, concebida como un eje estructurante de alta capacidad que articulará la movilidad en sentido suroeste-noreste de la ciudad.

En el entorno de Valdebebas, esta infraestructura incorporará nuevas estaciones que proporcionarán cobertura directa al ámbito y conexión con los principales polos de actividad, incluyendo el aeropuerto, equipamientos sanitarios y áreas terciarias. Asimismo, se prevé la creación de un nodo intermodal en Valdebebas que integrará los distintos modos de transporte, mejorando la conectividad y facilitando los intercambios.

Información de Firmantes del Documento





Adicionalmente, se prevé la consolidación de la estación de Cercanías Valdebebas como elemento clave del sistema, mediante el incremento de frecuencias y la mejora de su integración con el resto de los modos de transporte.

Por su parte, la red de autobuses urbanos evolucionará hacia un modelo más mallado y adaptado a la nueva estructura urbana, incrementando la cobertura y reduciendo los tiempos de acceso al transporte público.

La ampliación de la oferta de transporte público tendrá efectos significativos sobre los patrones de movilidad:

- Reducción de la dependencia del vehículo privado, especialmente en los desplazamientos obligados.
- Incremento de la cuota modal del transporte público, favorecido por la mejora de la accesibilidad.
- Disminución de la carga de tráfico en la red viaria principal, particularmente en los accesos al ámbito.
- Mejora de la conectividad transversal.

En conjunto, la ampliación prevista de la red de transporte público transformará el ámbito de Valdebebas en un entorno altamente accesible y bien conectado con el resto de la ciudad.

La implantación de infraestructuras de alta capacidad, junto con sistemas de transporte complementarios, permitirá reconfigurar los patrones de movilidad, favoreciendo un modelo más sostenible y reduciendo la presión sobre la red viaria existente.

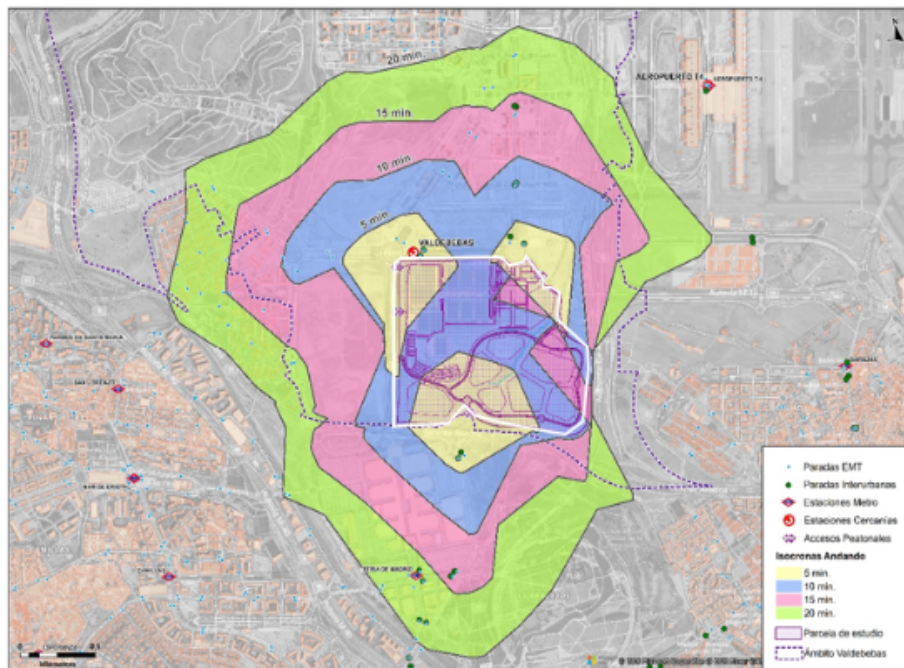
Información de Firmantes del Documento



5.12.3. Movilidad peatonal

La localización del ámbito ofrece condiciones adecuadas para favorecer el desplazamiento peatonal.

La siguiente figura muestra las zonas a las que se puede llegar a pie desde los distintos accesos a la parcela de estudio para tiempos de 5, 10, 15 y 20 minutos de viaje, así como sus conexiones con la red de transporte público.



Isócronas para el transporte a pie para tiempos de 5, 10, 15 y 20 minutos del ámbito de estudio

Como se puede observar, en 5 minutos caminando se puede acceder a las paradas de autobús urbano de la EMT más cercanas y a la estación de Cercanías Valdebebas (únicamente desde los accesos al noroeste de la parcela).

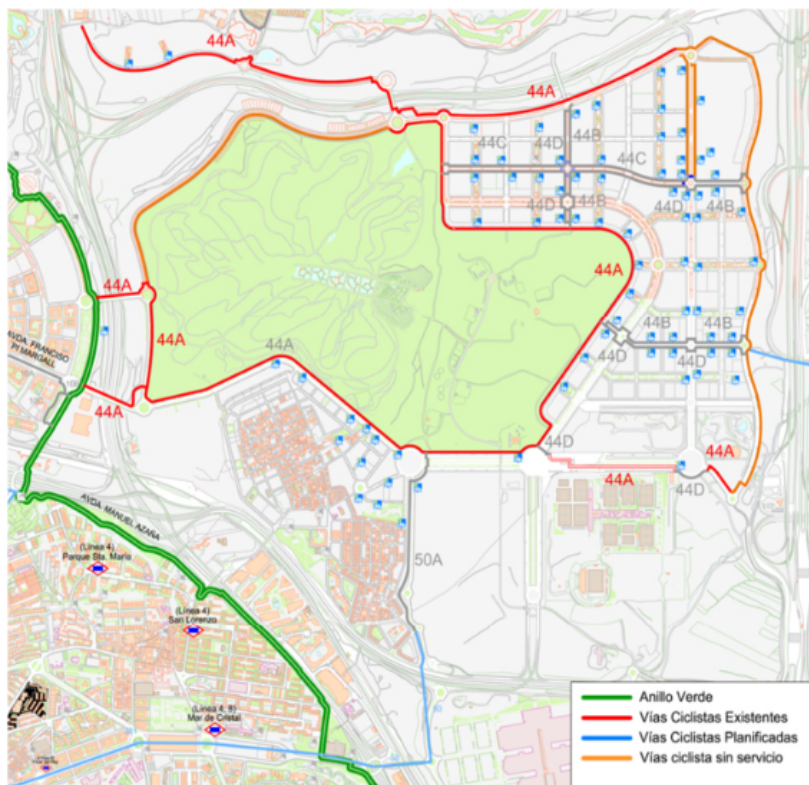
A medida que aumenta la distancia al ámbito, el número de paradas al que se puede acceder se multiplica, si bien en la mayoría de casos dichas paradas darán acceso a las mismas líneas que las situadas más cerca de la estación de servicio.

Así, con un desplazamiento de entre 5 y 10 minutos será posible acceder a las líneas 112, 171, 174, N2, BR1... e incluso las paradas que conectan con la red de autobuses interurbanos.

5.12.4. Movilidad ciclista

La red de itinerarios y vías ciclistas en el entorno del ámbito se representan en este esquema:





Movilidad ciclista cercana a la zona de estudio

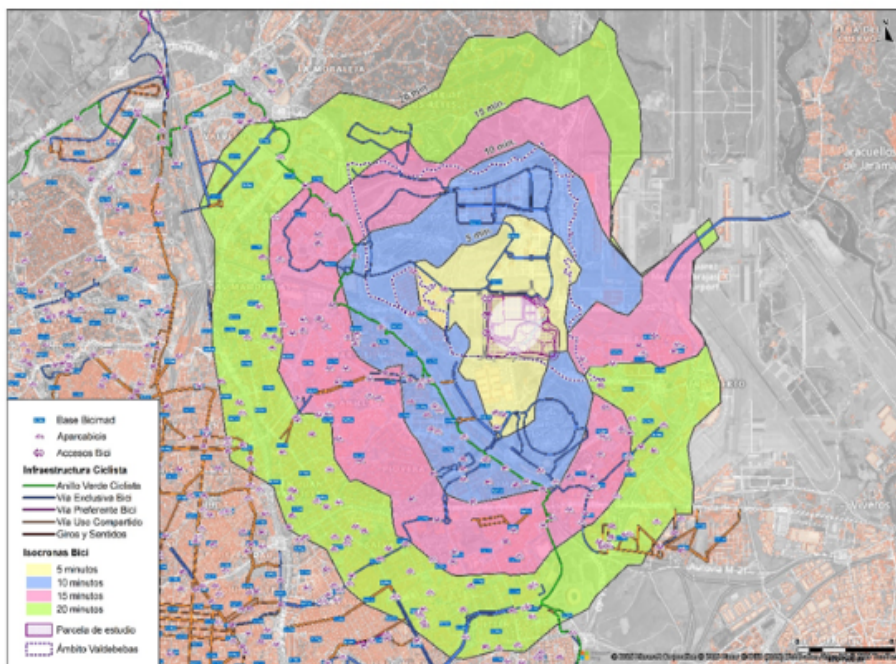
Además, las estaciones de BiciMAD más próximas al ámbito son las situadas en las siguientes calles:

- o Intercambiador de Valdebebas (Estación: 542 Calle de Juan Antonio Samaranch con 22 bases).
- o Ifema A (Estación: 568 Avenida del Partenón 6 con 27 bases).
- o Ifema B (Estación: 564 Avenida del Partenón 18 con 21 bases).

La siguiente figura muestra las zonas a las que se puede llegar en bicicleta desde los distintos accesos al ámbito de estudio para tiempos de 5, 10, 15 y 20 minutos de viaje, así como sus conexiones con los elementos ciclistas.

Información de Firmantes del Documento





Isócronas para el transporte ciclista para tiempos de 5, 10, 15 y 20 minutos del ámbito de estudio

6. DIAGNÓSTICO DE LAS PRINCIPALES DEFICIENCIAS Y PROBLEMAS URBANOS EN EL ENTORNO DE LA PARCELA DO 190 Y DE OPORTUNIDADES DE ACTUACIÓN

6.1. INFRAUTILIZACIÓN DE UN SUELO URBANO CONSOLIDADO

El ámbito de la MPG (Parcela DO 190) tiene una superficie de 1.200.187 m²s y una superficie edificable máxima de 360.000 m²e en uso dotacional deportivo privado. La parcela acoge las instalaciones deportivas conocidas como Ciudad Deportiva del Real Madrid, tales como campos de entrenamiento, escuelas formativas, vestuarios, aulas, centro médico, pabellón deportivo, residencias de jugadores, etc., con una utilización de suelo de 460.015 m²s, es decir el 38% del total del suelo de la parcela DO 190; la edificaciones ejecutadas han materializado 64.007 m²e de superficie edificable, lo que supone el 17,78% del total de la edificabilidad máxima de la parcela.

Transcurridos veinte años desde la inauguración de la Ciudad Deportiva, la realidad es que 74 ha de la parcela se encuentran sin uso implantado y hay un sobrante de 295.993 m²e de superficie edificable no consumida.

Según datos aportados por la propiedad en la solicitud de inicio del expediente, la planificación de las necesidades de crecimiento de las instalaciones de la Ciudad Deportiva prevé, en el largo plazo, una necesidad de superficie máxima, incluyendo la ya activa, de entre 50 y 51 ha (aproximadamente el 42% de la superficie de la parcela) y un consumo total de 84.000 m²e de superficie edificable, 20.000 m²e

Información de Firmantes del Documento





más que la actualmente consumida, lejos en ambos casos de la capacidad techo potencial de la parcela.

De lo anterior se concluye que la parcela, un suelo completamente urbanizado, dotado de todos los servicios urbanos, inserto en un barrio ya activo, con una posición territorial estratégica, y con un acceso privilegiado en transporte público, está infrautilizada en su potencial urbano, con una superficie en torno a 67-70 ha, más de la mitad de la superficie de la DO 190, sin destino funcional ni presente ni futuro, y una superficie edificable de 276.000 m²e en un uso dotacional deportivo que no tiene previsión de ser materializada.

Es un principio de sostenibilidad urbana el fomento de un uso racional del suelo, la reutilización de suelos consolidados frente a la expansión, y la promoción de los modelos compactos. Así se concreta en el ODS 11.3.1, en el Objetivo Estratégico 1 estatal "Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo y protegerlo", en el TRLSRU, y en la LSCM, artículo 3.2:

"3.2. Son fines de la ordenación urbanística:

a) El uso racional del recurso natural del suelo de acuerdo con las necesidades colectivas, públicas y privadas, presentes y futuras previsibles, y en el marco de la ordenación del territorio."

En función de todo ello, resulta conveniente y de interés general replantear el destino urbano funcional de la parcela.

6.2. BARRERA FÍSICA

La gran superficie de la parcela, un recinto cerrado de 120 ha, provoca una falta de permeabilidad y continuidad del tejido urbano de su entorno. La parcela remata el barrio Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas, en su contacto al este y sur con grandes infraestructuras de comunicación; pero al oeste se desarrolla a lo largo de 1.035m vallados con frente a la avenida de Alejandro de La Sota y, al norte y noreste, en otros 1.205m en su frente a la avenida de las Fuerzas Armadas.

En la reformulación de las condiciones de ordenación de esta parcela es conveniente tener en cuenta las posibilidades de mejora de las condiciones de permeabilidad.

6.3. DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO

En los trabajos de elaboración de la MPG se ha identificado la presencia del arroyo de la Plata en el interior de la parcela privada DO 190. En consecuencia, resulta obligada la identificación de su dominio público hidráulico y su ordenación urbanística.

Información de Firmantes del Documento





6.4. APTITUD DE LA PARCELA PARA LA IMPLANTACIÓN DE UN CIT

Según se ha explicado anteriormente en esta Memoria, la parcela DO 190 reúne las características requeridas para la implantación de un CIT:

- i. Por sus condiciones de localización territorial estratégica.
- ii. Por su pertenencia a un barrio consolidado de la ciudad.
- iii. Por su superficie y capacidad de acogida.
- iv. Por su accesibilidad en transporte público.
- v. Por su accesibilidad desde la red arterial viaria, con una rotonda de conexión exclusiva desde la M 11.

6.5. OPORTUNIDADES DE MEJORA EN EL ENTORNO URBANO

6.5.1. El Bosque Metropolitano

Como se ha identificado en el Plan Especial de Protección y Mejora de la Infraestructura Verde "Bosque Metropolitano" Lote 2, resulta de interés para la ciudad la obtención de suelos que permitan la continuidad del sistema ambiental del Bosque Metropolitano por el este y el sur, hasta llegar a la avenida de Alejandro de La Sota.

6.5.2. Suelo terciario en Ciudad Deportiva y Parque de Valdebebas

En el conjunto del ámbito Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas contrasta la materialización de los suelos residenciales con el ritmo más lento de ocupación de los suelos terciarios.

Son parcelas de mucha menor dimensión que la DO 190 y que no cuentan con el conjunto de condiciones para la implantación de un CIT con el alcance perseguido. Si embargo, la actuación sobre la parcela DO 190 puede contribuir a impulsar la activación de los suelos terciarios existentes en el APE, tal como se verifica en los entornos de los CITs analizados como casos de estudio.

6.5.3. Calle de Carlos Arniches Moltó (calle 51)

Esta calle es perimetral por el oeste y el sur a la parcela DO 190 y discurre entre la glorieta Aníbal González y la Rotonda de acceso a la parcela DO 190 en el sur.

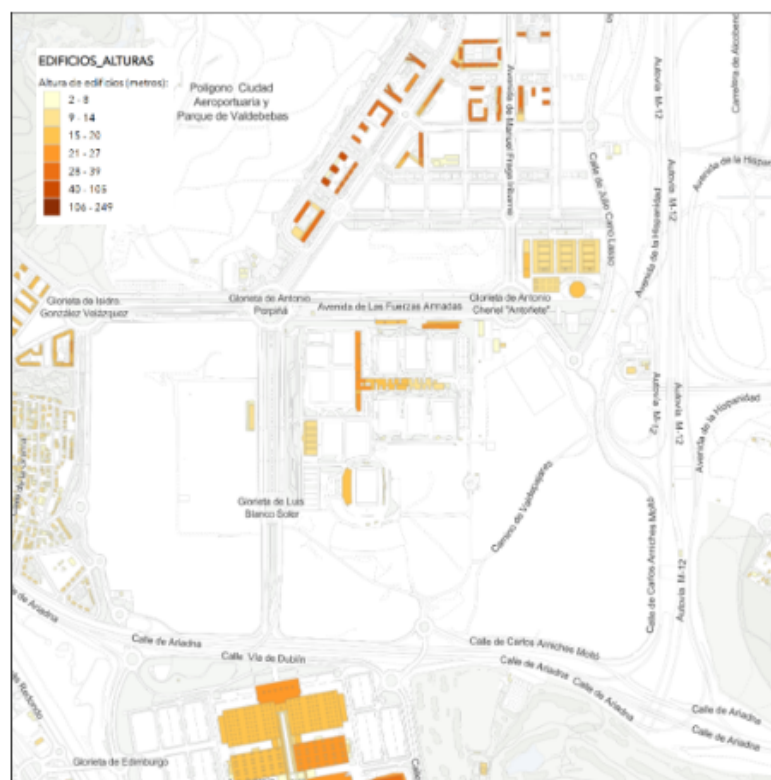
Es una calle infrautilizada de unos 1.800 metros de longitud que bordea la parcela. La actuación de dotación sobre la DO 190, con la que colinda, puede contribuir a mejorar la integración de esta calle en el tejido urbano, así como la percepción de seguridad para el peatón en su recorrido.

Información de Firmantes del Documento



6.5.4. Tejido urbano circundante

El tejido urbano próximo de la parcela es el que se sitúa al oeste, con los suelos de la ampliación del recinto ferial de Ifema, y al norte, con las parcelas de equipamientos de la Comunidad de Madrid. A este y sur no existe continuidad urbana, dada la barrera que conforman la M 12 y la M 11 respectivamente. Ifema ocupa una parcela de gran escala.



Trama circundante y altura de la edificación en el entorno.

Desde la esquina noroeste de la parcela DO 190 se accede al gran parque central "PARQUE DE VALDEBEBAS-CASA DE CAMPO DEL ESTE".

Al norte, la trama urbana la conforman dos grandes parcelas de equipamiento público; la que acogerá la Ciudad de la Justicia, a la izquierda, y aquella en la que se localizan las instalaciones del Hospital Isabel Zendal.

Al norte de estas parcelas se organiza la malla reticular residencial de aproximadamente 135 x 135 m entre ejes.

Al noreste de la parcela DO 190 se encuentra el corredor verde del Bosque Metropolitano que remata el ámbito en su contacto con la M12.





Como se ha explicado en otros apartados de la memoria, la propuesta planteada en la MPG puede impulsar la mejora de la articulación de este entorno.

7. MEMORIA DESCRIPTIVA Y JUSTIFICATIVA

7.1. OBJETIVOS DE LA ORDENACIÓN

Los objetivos de la actuación de dotación propuesta en la MPG en la parcela DO 190 del APE 16.11 "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas" son:

- i. Obtener suelo con destino a la red pública de zonas verdes y espacios libres en torno al trazado del cauce del arroyo de la Plata y para la continuidad de la infraestructura verde del Bosque Metropolitano.
- ii. Obtener suelo con destino a la red pública de equipamientos en un ámbito que permita el impulso de la innovación, la formación y la transferencia del conocimiento.
- iii. Delimitar y ordenar el dominio público hidráulico del arroyo de la Plata, actualmente interior a la parcela privada.
- iv. Dotar a la parcela privada resultante de condiciones de ordenación para posibilitar en ella la implantación de un Centro de Innovación Tecnológica que impulse la competitividad de la ciudad de Madrid en la nueva economía digital y que garantice su adecuada integración en su entorno y en la estrategia urbana de la ciudad. Esta integración se basa en un modelo de ordenación abierto que favorezca la interacción y la sinergia entre los diferentes actores que formen parte del Centro de Innovación.

7.2. CRITERIOS DE ORDENACIÓN

Son criterios de la actuación:

- i. Actuar según los principios de sostenibilidad urbana.
- ii. El sistema ambiental como base organizativa. Articular la ordenación de las actividades mediante un sistema de espacios libres, públicos y privados, que dote de unidad y carácter al conjunto.
- iii. Dotar a la parcela privada DO 190 de condiciones de ordenación apropiadas para su destino como Centro de Innovación Tecnológica, adoptando un modelo organizativo de "campus" en el que las edificaciones se conectan por un sistema de espacios libres.
- iv. Movilidad sostenible: priorizar un modo de movilidad blanda en el interior de la parcela DO 190 resultante.

7.3. FUNDAMENTO LEGAL DE LA MPG

7.3.1. Aspectos sustantivos y procedimentales de la MPG

El Ayuntamiento formula la iniciativa de modificación en base al reconocimiento legal establecido, entre otros, en los artículos 8.1 del TRLSRU y 5 y 56 de la LSCM.

Información de Firmantes del Documento





La elaboración y tramitación de la MPG queda sujeta al conjunto de normas previstas en el ordenamiento urbanístico y medioambiental vigente, en particular, por su relevancia, las que resultan de aplicación contenidas en el 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 (en adelante TRLSRU), en la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (en adelante LSCM) y en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

Para conseguir los fines pretendidos, la actuación plantea sobre el ámbito de la MPG:

- i. La calificación de suelos para su obtención con destino a la red pública de zonas verdes y espacios libres, y a la red pública de equipamientos.
- ii. La calificación de la parcela privada DO 190 resultante con tres usos cualificados, Deportivo privado, Equipamiento privado, y Servicios Terciarios,
- iii. La distribución de la edificabilidad existente entre los usos deportivo y equipamiento privado.
- iv. Un incremento de 172.550 m²e de superficie edificable con destino al uso Servicios Terciarios.
- v. Nuevas determinaciones de posición y volumen de la edificación de tal manera que su entrada en vigor habilitará para iniciar los procesos de ejecución.

Desde la perspectiva sustantiva, la alteración necesariamente ha de ser calificada como modificación y no como revisión del Plan General, con arreglo a los artículos 68.1 y 69.1 de la LSCM, en cuanto se proyecta sobre una superficie territorialmente muy limitada del término municipal de Madrid.

Por su parte, la MPG, por aplicación del artículo 67 de la LSCM, se formula y tramita por el mismo procedimiento seguido para la aprobación del planeamiento vigente, si bien, en este caso, sin la previa formulación de Avance a la vista de su carácter facultativo, conforme al artículo 56 de la misma ley.

Por tanto, según lo previsto por la LSCM, la actuación sobre el espacio urbano que se propone debe instrumentarse a través de una Modificación Puntual del Plan General de Madrid de 1997, ya que según el artículo 67.1, *"Cualquier alteración de las determinaciones de los Planes de Ordenación Urbanística deberá ser establecida por la misma clase de Plan y observando el mismo procedimiento seguido para su aprobación, sin perjuicio de aquellas alteraciones que podrán llevarse a cabo por los Planes Parciales y los Planes Especiales, conforme a los artículos 47 y 50 de esta ley"*.

7.3.2. Alcance y tipo de actuación urbanística

Información de Firmantes del Documento





Como se ha señalado anteriormente en esta Memoria, la actuación definida por la MPG afecta a una parcela de suelo urbano consolidado resultante de los procesos de gestión y ejecución de la urbanización del ámbito APE 16.11 "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas".

Para conseguir los objetivos previstos, la MPG propone en la parcela que conforma su ámbito, la calificación de parte del ámbito con destino a las redes públicas de zonas verdes y equipamientos, la incorporación de nuevos usos cualificados en la parcela lucrativa, y un incremento de edificabilidad.

Desde el punto de vista de la legislación básica estatal, en concreto el artículo 7.1.b) del TRLSRU, este planeamiento define una actuación de transformación urbanística, que ha de ser calificada como una actuación de dotación en un ámbito de suelo urbanizado, que en virtud de dicho artículo, son aquellas que tengan por objeto incrementar las dotaciones públicas de un ámbito de suelo urbanizado para reajustar su proporción con la mayor edificabilidad o densidad o con los nuevos usos asignados en la ordenación urbanística a una o más parcelas del ámbito y no requieran la reforma o renovación de la urbanización de éste.

También el artículo 19 bis de la LSCM, establece para estas actuaciones que el instrumento de planeamiento que, en una o más parcelas de un ámbito de suelo urbano consolidado, establezca una mayor edificabilidad o densidad o asigne un nuevo uso característico, siempre y cuando no requiera la reforma o renovación de la urbanización del ámbito, deberá contemplar un incremento de las redes públicas locales del ámbito de suelo urbanizado cuando sea necesario para reajustar su proporción y, en su caso, las correspondientes cesiones de la participación de la comunidad en las plusvalías del planeamiento.

Y, además, la actuación que se formula debe responder al criterio definido en el artículo 20 bis de la LSCM para su consideración como actuación de dotación:

"1. Se entenderá que se requiere reforma o renovación de la urbanización cuando, para la implantación de la mayor edificabilidad o densidad o nuevo uso característico, sea necesario modificar las redes del conjunto de los servicios existentes en el ámbito enumerados en el artículo 14.a) de esta ley en más de un cincuenta por ciento, tomando como referencia la superficie física de las redes de los servicios existentes, con independencia de la necesidad de aumentar su caudal, potencia o intensidad del servicio. No se tendrá en cuenta a estos efectos la implantación y, en general, las necesidades derivadas de la urbanización de las nuevas redes locales."

La actuación se encuadra, por tanto, en las actuaciones de transformación urbanística de dotación definidas en ambos textos legales, puesto que propone el incremento de las dotaciones públicas de un ámbito de suelo urbanizado para reajustar su proporción con la mayor edificabilidad y con los nuevos usos

Información de Firmantes del Documento





propuestos en una parcela y no requiere la reforma o renovación de la urbanización del ámbito.

Respecto a lo regulado en el artículo 20 bis de la LSCM, la actuación no requiere reforma o renovación de la urbanización, puesto que no es necesario modificar las redes del conjunto de los servicios existentes, dado que en la situación de origen no existen por tratarse de una parcela privada, y que, a efectos de lo regulado en dicho artículo, no debe tenerse en cuenta la implantación y, en general, las necesidades derivadas de la urbanización de las nuevas redes locales en el ámbito de la actuación.

Tras la propuesta, se proporciona acceso y servicios urbanos desde todo el perímetro de la parcela DO-190 resultante; y el nuevo viario público que se ordena responde a la necesidad de urbanización de las nuevas redes locales a obtener. En conclusión, por la naturaleza de las alteraciones propuestas la intervención se corresponde con una actuación de dotación, quedando sujeta a los deberes y obligaciones reguladas para estas actuaciones en el artículo 18.2 del TRLSRU y en el artículo 19 bis de la LSCM.

7.3.3. Justificación del cumplimiento del artículo 68.6 de la LSCM.

En relación con lo dispuesto en el artículo 68.6 de la LSCM, se pone de manifiesto la procedente tramitación como modificación y no como revisión de esta alteración del Plan General, en la medida en que no conlleva, ni por sí misma ni en unión de las aprobadas en los dos últimos años, un incremento superior al 20% de la superficie conjunta de suelo urbano consolidado, suelo urbano no consolidado, suelo urbanizable sectorizado y suelo urbanizable no sectorizado o equivalente, puesto que la actuación se propone sobre una parcela de suelo urbano consolidado y, por tanto, no supone un incremento de la superficie de dicho suelo, como se justifica en el expediente.

7.4. ALTERNATIVAS DE LA ORDENACIÓN

En función de sus objetivos, la MPG atiende a cuatro alteraciones de ordenación sobre la parcela DO 190 de suelo urbano consolidado:

- i. La ordenación espacial de las nuevas dotaciones públicas a obtener y, consecuentemente, de la parcela privada resultante una vez cedidos estos suelos.
- ii. El incremento de superficie edificable de la parcela privada resultante.
- iii. La incorporación de nuevos usos a la parcela privada resultante, además del dotacional deportivo privado ya existente y que se mantiene.
- iv. La organización de la posición y volumen de la edificación en el interior de la parcela privada resultante en función del objetivo de crear un CIT.

Información de Firmantes del Documento





Se explican a continuación las alternativas valoradas para la ordenación propuesta en la MPG para cada uno de los contenidos, puesto que son independientes entre sí y que la selección de unas alternativas son progresivamente la base de trabajo para el análisis de las siguientes. Todas las alternativas responden al cumplimiento de los objetivos de ordenación, son viables desde un punto de vista técnico y ambiental, y se elaboran sobre las conclusiones de la documentación de información y del diagnóstico de la memoria informativa. Y toman como punto de partida algunos elementos inalterables:

- i. La presencia del Dominio Público Hidráulico (DPH).
- ii. Mantener inalteradas las instalaciones deportivas actualmente existentes y en activo.
- iii. La configuración de la nueva zona verde como continuidad del corredor existente del Bosque Metropolitano.

7.4.1. Alternativas en relación con la ordenación de las nuevas dotaciones públicas

Forma parte del objeto de la modificación, la obtención de suelo con destino a la red pública de zonas verdes para resolver la continuidad de los espacios libres del Bosque Metropolitano, y a la red pública de equipamientos para la implantación de un equipamiento de superficie superior a los existentes en el APE 16.11. Se han estudiado a este respecto las siguientes alternativas:

7.4.1.1. Alternativa O:

La no actuación consolida la titularidad privada de la parcela, a excepción del suelo del Dominio Público Hidráulico (DPH) y, por tanto, no permite el cumplimiento del objetivo de la iniciativa en lo referente a la obtención de suelo para las redes públicas indicadas.

La alternativa O impide la continuidad del Bosque Metropolitano en este tramo de la ciudad, toda vez que el Plan Especial del Bosque no contempla en sus contenidos ni en sus previsiones económicas la obtención de este suelo.

Supone igualmente, la renuncia a la obtención de suelo para el equipamiento público que se pretende puesto que la alternativa O equivale a la no alteración de las condiciones de ordenación de partida de la parcela DO-190.

7.4.1.2. Alternativa 1:

En la alternativa 1 las zonas verdes se ubican siguiendo el criterio anticipado por el PE del Bosque Metropolitano, en posición perimetral a la parcela en sus bordes este y sur. La superficie de nuevas zonas verdes públicas es de 155.174 m²s.

Información de Firmantes del Documento





El suelo de equipamiento se localiza en la esquina superior derecha del ámbito de la modificación con acceso desde la calle 51, integrado en el Bosque Metropolitano. Tiene una superficie de 18.524,61 m²s.

El nuevo viario público enlaza las glorietas noreste y sur existentes con un viario en paralelo al arroyo por su margen sureste, para facilitar la funcionalidad de las dotaciones ordenadas.

El resto del suelo, a excepción del DPH del arroyo, corresponde a la parcela privada, con una superficie de 1.003.657 m²s.



Imagen de la alternativa 1. En azul, suelo de equipamiento público; en verde, zona verde; y, en siena, parcela privada DO 190 resultante

7.4.1.3. Alternativa 2:

En esta alternativa la nueva zona verde se localiza en diagonal, siguiendo el recorrido del arroyo existente para, una vez alcanzada su cabecera, continuar en un tramo transversal a la avenida de Alejandro de La Sota, hasta alcanzarla. Su superficie es de 160.631 m²s.

El equipamiento se localiza en la esquina inferior izquierda de la parcela, con frente a la avenida de Alejandro de La Sota, con una superficie de 26.607 m²s.

El nuevo viario público acompaña al sur el trazado de la zona verde, ampliando con la mayor parte de su sección, como acera, a la calle 51, y con un desarrollo de 55.409,01 m.

El resto del suelo corresponde a la parcela privada DO 190, con una superficie de 948.935 m²s.

Información de Firmantes del Documento



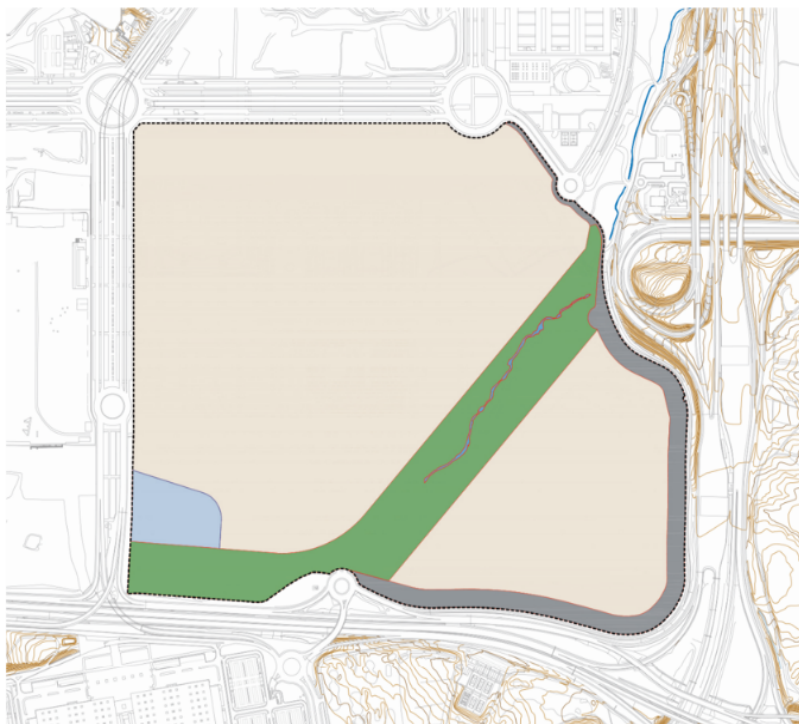


Imagen de la alternativa 2. En azul, suelo de equipamiento público; en verde, zona verde; y, en siena, parcela privada DO 190 resultante

7.4.1.4. Alternativa 3

En la tercera alternativa se propone la disposición de la zona verde pública, por un lado, siguiendo el esquema del Plan Especial del Bosque Metropolitano y, por otro, acompañando al arroyo de La Plata para su protección, conformando un sistema conectado, de borde y de interior. Tiene una superficie de 166.315 m²s.

El suelo de equipamiento se localiza en la esquina superior derecha del ámbito de la modificación con acceso desde la avenida de las Fuerzas Armadas, integrado en el propio recorrido del Bosque Metropolitano y, al mismo tiempo, en relación con el conjunto de equipamientos públicos que se ubican en esta avenida. Tiene una superficie de 35.311 m²s.

El nuevo viario público se restringe al refuerzo de las conexiones con las glorietas noreste y sur existentes, para facilitar la funcionalidad de las dotaciones ordenadas. El resto del suelo corresponde a excepción del DPH del arroyo, a la parcela privada con una superficie de 975.729 m²s.

Información de Firmantes del Documento





Imagen de la alternativa 3. En azul, suelo de equipamiento público; en verde, zona verde; y, en siena, parcela privada DO 190 resultante

7.4.1.5. Análisis y selección de alternativa en relación con la ordenación del suelo dotacional:

Alternativa 0

La alternativa 0 se descarta ya que consolida la ordenación de origen, suelo privado de uso privado, y con ello impide el objetivo de la actuación de dotación de obtención de suelos de dotación pública.

Alternativa 1

En la alternativa 1 la ordenación de la zona verde es coherente con la anticipada en la estrategia del Bosque Metropolitano. Su localización tiene la ventaja de transcurrir junto a la calle de Carlos Arniches Moltó, lo que permite cualificarla, al tiempo que le dota de contacto y potencial de acceso rodado y peatonal en todo su recorrido.

La posición del suelo de equipamiento da la réplica al suelo de equipamiento existente en remate de la zona verde del Bosque Metropolitano, en el lado opuesto de la calle 51.

La parcela privada queda redefinida como resultado de la disposición de las dotaciones públicas y posibilita una importante flexibilidad en su ordenación interna.

Alternativa 2

Información de Firmantes del Documento





En la alternativa 2 la ubicación de la zona verde se aparta de la propuesta del Bosque Metropolitano, aunque mantiene sus objetivos y criterios. Tiene un cierto efecto divisorio de la parcela privada resultante dado que crea una parcela privada discontinua.

El viario público en esta alternativa se encuentra central en la zona de actuación, con un amplio desarrollo y compromete en cierto modo el objetivo de crear un espacio preferentemente peatonal.

La ubicación del suelo de equipamiento en esta alternativa permite también su integración en el sistema ambiental del Bosque Metropolitano y configura una parte de la fachada urbana de acceso al ámbito. Se encuentra, aproximadamente a 880 m del Intercambiador de Transporte Público de Valdebebas.

Alternativa 3

Es la alternativa que más superficie de suelo asigna a la nueva zona verde cumpliendo al mismo tiempo con lo indicado en el PE del Bosque Metropolitano y con la creación de una zona de protección del arroyo de La Plata.

La posición del suelo de equipamiento permite su integración en el eje de dotaciones de la Avenida de las Fuerzas Armadas y dota al conjunto de una fachada urbana pública e institucional. La distancia aproximada al Intercambiador de Transporte Público de Valdebebas es de 840m.

El nuevo viario público se restringe al estrictamente necesario para dar servicio a las nuevas dotaciones y a la parcela DO 190 resultante.

Valoración

En función de lo anterior, se valora en el siguiente cuadro el comportamiento de cada alternativa en relación con los objetivos que le son propios, asignado un valor de 1 (menor competencia) a 5 (mayor competencia) en cada caso:

Comparación gráfica de las alternativas

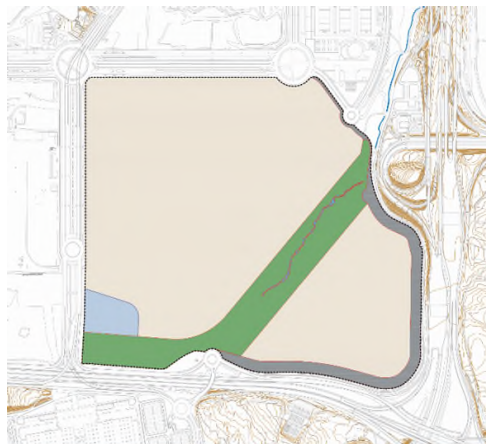
Alternativa 1

Información de Firmantes del Documento





Alternativa 2



Alternativa 3



Valoración:

MPG parcela DO-190 del APE.16.11 Ciudad aeroportuaria y Parque de Valdebebas.
Memoria Informe

71 de 119

Información de Firmantes del Documento





	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Coherencia con Bosque Metropolitano	0	5	2	5
Relación del nuevo equipamiento con equipamientos del entorno	0	3	2	4
Acceso desde el nuevo equipamiento al nodo de transporte público	0	4	4	4
Superficie de la dotación de equipamiento y zona verde	0	3	4	5
Integración del arroyo de La Plata en el contexto urbano	0	2	4	5
Flexibilidad de ordenación interior de la parcela privada resultante	0	5	4	3
Total	0	22	20	26

Se selecciona la alternativa 3.

7.4.2. Alternativas en relación con el incremento de superficie edificable de la parcela DO 190

Según lo explicado en el apartado informativo, la capacidad de atracción de un CIT, territorial e internacional, está directamente relacionada con su masa crítica, esto es, con la capacidad de reunir en el desarrollo, edificación y actividad con una dimensión suficiente para que se produzca la capacidad de atracción, la interacción y la relevancia de la iniciativa.

Según lo explicado, y teniendo en cuenta las condiciones de acogida de la parcela DO 190, los trabajos de análisis de otros centros de innovación tecnológica llevados a cabo (incorporados como anexo de la MPG), ponen de manifiesto que la horquilla de superficie edificable posible en esta parcela oscilaría entre un mínimo de 500.000 m²e para posibilitar la masa crítica y un máximo de 1.200.000 m²e, siendo esta la cifra techo que pudiera acoger la parcela existente de una manera compatible con el entorno.

Como se observa, la superficie edificable que el planeamiento anterior asigna a la parcela, (360.000 m²e, de los cuales están materializados 64.007 m²e), incluso en el caso de que se transformara en su totalidad en uso de equipamiento privado y terciario, resultaría insuficiente para la creación de la masa crítica del CIT, imposibilitando la consecución de este objetivo.

Esta sería la alternativa 0, la cual se descarta de inicio ya que, según lo explicado, resulta insuficiente para alcanzar la superficie edificable mínima que se requiere para dotar de competitividad de la actividad y para garantizar su capacidad de atracción de agentes de innovación especializados.

Información de Firmantes del Documento





Por ello, para la definición de esta determinación se han analizado las siguientes alternativas:

7.4.2.1. Alternativa 1

Se analiza en primer lugar la asignación de una superficie edificable tomando como referencia la determinada por el Plan General para los suelos de equipamiento público en el APE 16.11, es decir, 1,40 m²e/m²s ya que, como se verá en el siguiente punto, el uso mayoritario en la parcela privada será el de equipamiento. Por tanto, aplicado el coeficiente a la parcela privada resultante sobre el dato de superficie de la parcela DO 190 de la alternativa de ordenación seleccionada en el apartado anterior, resulta:

$$983.694 \text{ m}^2\text{s} * 1,40 = 1.377.171 \text{ m}^2\text{e de superficie edificable techo.}$$

Esta edificabilidad supone un incremento de:

$$1.377.171 - 360.000 = 1.017.171 \text{ m}^2\text{e}$$

La edificabilidad analizada en esta alternativa se situaría en el tramo medio-alto de los casos de estudio de CITs.

7.4.2.2. Alternativa 2

Como segunda alternativa se ha estudiado la franja baja necesaria para la creación de masa crítica, según las conclusiones del estudio comparativo que, al mismo tiempo, resulte equilibrada en función de la capacidad de acogida de la parcela DO 190 resultante y en relación con el conjunto del APE.

Esta alternativa determina la asignación a la parcela privada resultante de una superficie edificable total de **532.550 m²e**, lo que supone un incremento de **172.550 m²e** respecto de la situación de partida. Dicho incremento constituye la magnitud que, manteniendo la distribución de la edificabilidad por usos dentro de los rangos establecidos por el planeamiento general, garantiza la capacidad de atracción de actividad necesaria para la implantación y viabilidad del CIT previsto.

7.4.2.3. Evaluación de las alternativas y selección de la más adecuada

La alternativa 1 es óptima para garantizar la implantación de un centro de innovación de proyección internacional ya que posibilita la acogida de un número muy importante de actividades diversas.

Sin embargo, la edificabilidad propuesta requiere para la ordenación interior de la parcela siguiendo un modelo de campus, y manteniendo inalteradas las instalaciones deportivas existentes, de tipologías edificatorias en altura en todo el

Información de Firmantes del Documento





desarrollo (entre 10 y 15 plantas) y con alta compacidad, lo que puede distorsionar el carácter pretendido de equilibrio entre sistema ambiental, edificación y entorno. Además, este incremento de superficie edificable supone alterar los límites de las horquillas de modulación de la distribución de la edificabilidad entre usos del APE 16.11.

Por su parte, la alternativa 2 posibilita alcanzar la masa crítica, aunque sea en su rango inferior, resolviendo las necesidades de intensificación del uso y su diversificación, permite hacerlo de una forma equilibrada siguiendo el modelo de campus, y con una adecuada integración en su entorno urbano, con tipologías de bloque aislado con menos plantas que en la alternativa anterior.

En función de lo anterior, se valora en el siguiente cuadro el comportamiento de cada alternativa en relación con los objetivos que le son propios, asignado un valor de 1 (menor competencia) a 5 (mayor competencia) en cada caso:

	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
Capacidad de impulsar un CIT internacional	0	5	3
Relación de la superficie edificable con el modelo y tipología de ordenación tipo campus	0	2	5
Relación con el entorno	0	2	5
Total	0	9	13

Se elige la alternativa 2.

7.4.3. Alternativas en relación con la incorporación de nuevos usos a la parcela privada DO 190 resultante

Es objetivo de la modificación incrementar la complejidad de los usos en su ámbito de intervención para mejorar su función urbana y posibilitar la implantación de un CIT; junto al existente uso dotacional deportivo privado, según lo visto en el punto anterior se incluye en la MPG el uso de equipamiento público y de zona verde pública; y, además, se requiere que otros usos doten a la parcela privada resultante de las condiciones de mezcla de usos necesaria propia de los CIT: actividades formativas, oficinas corporativas, centros de investigación, servicios de proximidad, actividades culturales, centros tecnológicos, etc.

Esta mezcla crea entornos colaborativos para interacciones interdisciplinarias, fomentando la creatividad y promoviendo la investigación y el desarrollo. La inclusión de espacios comunitarios mejora la participación y promueve la aparición de actividades compartidas dentro de estos distritos y, con ello, del intercambio de conocimiento.

Información de Firmantes del Documento





La mezcla de usos y funciones es, por definición, un modelo más saludable que el monofuncional: reduce la huella de carbono al minimizar los desplazamientos diarios y facilitar formas de movilidad más blandas; promueve un uso más eficiente y responsable del suelo, dado que las infraestructuras urbanas se aprovechan mejor al combinar actividades en franjas horarias diversas; favorece la interacción social entre una mayor variedad de personas, enriqueciendo el tejido social urbano; y potencia sinergias entre usos compatibles, hecho que fomenta la aparición de nuevos elementos urbanos híbridos abiertos a demandas ahora imprevistas.

En relación con la mejora de complejidad de usos se han estudiado las alternativas que seguidamente se describen, tomando como dato fijo la asignación de 84.000 m²e para el actual uso deportivo privado, cifra que se corresponde con la suma de la edificabilidad ya ejecutada en este uso, 64.007 m²e, más la previsión de reserva necesaria para un futuro crecimiento, 19.993 m²e.

7.4.3.1. Alternativa 0

Esta alternativa consolida la parcela DO 190 como un espacio mono funcional deportivo privado y, por ello, impide la creación de un nodo de innovación tecnológica, pues, en el estado de partida, el régimen de usos del cualificado no permite acoger la diversidad de actividades que son propias de un CIT.

7.4.3.2. Alternativa 1

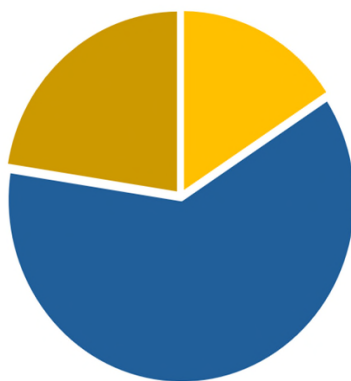
Se ha estudiado en primer lugar la opción de incluir como nuevos usos el de servicios terciarios y el de residencial, siendo el uso de equipamiento privado complementario y/o alternativo a ambos. Esta combinación de usos es muy habitual en los Centros de Innovación insertos en tramas urbanas, ya que la presencia del uso residencial mejora la integración del Centro con el resto del barrio, asegura la presencia de actividad en todo momento, y posibilita vivir y trabajar en cercanía.

En esta mezcla de usos, el mayoritario en superficie edificable sería el de servicios terciarios; el segundo en intensidad el residencial; y el de menor intensidad el deportivo privado, según lo siguiente:

USO	m ² e	%
Servicios Terciarios	328.550	61,69
Residencial	120.000	22,53
Deportivo privado	84.000	15,78
Total	532.550	100

Información de Firmantes del Documento





■ dot deportivo privado ■ terciario ■ residencial

7.4.3.3. Alternativa 2

Se ha analizado también la alternativa de incorporar el uso de servicios terciarios y el uso industrial en su clase de servicios empresariales de tal forma que, como en la alternativa anterior, el uso de equipamiento privado se contempla como complementario y/o alternativo a los dos anteriores. El uso de servicios terciarios sigue siendo el principal.

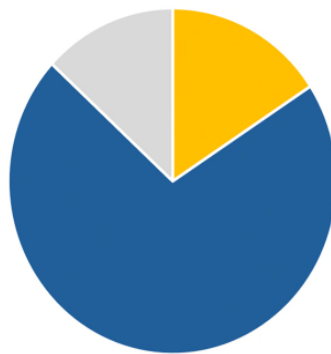
El uso de servicios empresariales, por su definición en el Plan General, es coherente con los objetivos del CIT: *“aquellas actividades basadas fundamentalmente en la utilización de nuevas tecnologías, como el manejo de información, calculo y proceso de datos, desarrollo de software y sistemas informáticos, incluso locales para acceso a redes de información para el público en general, centrales de telefonía, estudios de radiodifusión, producción musical y audiovisual, diseño gráfico y otros similares, así como en general todas las actividades relacionadas con la investigación y desarrollo”* .

En esta alternativa el reparto de la superficie edificable por usos sería:

USO	m ² e	%
Servicios Terciarios	378.550	71,08
Industrial servicios empresariales	70.000	13,14
Deportivo privado	84.000	15,78
Total	532.550	100

Información de Firmantes del Documento





■ dot deportivo privado ■ terciario ■ servicios empresariales

7.4.3.4. Alternativa 3

La tercera alternativa contempla una mezcla de usos donde, junto al deportivo privado, están presentes como cualificados el de servicios terciarios y de equipamiento privado y, como complementario y/o alternativo al de servicios terciarios, el uso de servicios empresariales.

Esta combinación asegura la presencia en el campus de una importante dotación de equipamiento hasta el punto de proponerse en esta alternativa como el uso principal, con la siguiente distribución de la superficie edificable por usos:

USO	m ² e	%
Equipamiento privado	276.000	51,83
Servicios Terciarios	172.550	32,40
Deportivo privado	84.000	15,77
Total	532.550	100



■ dot deportivo privado ■ terciario ■ dot equip privado

7.4.3.5. Análisis y selección de alternativa

Como se ha explicado, la alternativa O equivale a la consolidación del carácter monofuncional del suelo e impide la creación de un Centro de Innovación, ya que

Información de Firmantes del Documento





carece de capacidad de acogida de la mayor parte de las actividades que resultan necesarias para su conformación.

La alternativa 1 presenta una mezcla de usos muy adecuada para los requerimientos de los Centros de Innovación, concentrando en el mismo espacio la residencia, el trabajo, los servicios y el ocio.

Sin embargo, la parcela DO 190, en la actualidad, no resulta la localización más adecuada para la implantación del uso residencial de vivienda, analizada en su contexto urbano, ya que resultaría de alguna manera desconectada respecto al conjunto principal residencial del barrio, aunque es cierto que, por otra parte, cuenta con una magnífica posición respecto del Intercambiador de Transporte público.

La alternativa 2 propone un mayor refuerzo del uso de Servicios Terciarios que la alternativa 1 y confía como uso secundario en el de Servicios Empresariales, en una distribución que permite una gran flexibilidad de acogida de futuras iniciativas y actividades en el campo de la innovación tecnológica. No obstante, se corre el riesgo de no equilibrar el conjunto del CIT con servicios y equipamientos, tanto formativos, como deportivos, asistenciales y culturales.

En la alternativa 3 se resuelve la cuestión anterior, hasta el punto de proponer el uso Equipamiento privado como el dominante o mayoritario. Esta mezcla de usos asegura la presencia de servicios a los trabajadores, al tiempo que una superficie edificable suficiente para la implantación de las actividades de innovación, pudiendo ser aún mayor mediante el manejo del régimen de compatibilidades del uso de equipamiento.

En función de lo anterior, se valora en el siguiente cuadro el comportamiento de cada alternativa en relación con los objetivos que le son propios, asignado un valor de 1 (menor competencia) a 5 (mayor competencia) en cada caso:

	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Grado de complejidad de usos y actividades	0	5	3	4
Grado de adecuación a la creación de un CIT	0	5	4	4
Grado de compatibilidad y complementariedad de los usos con el entorno	0	2	2	5
Total	0	12	9	13

Se opta por la alternativa 3.

7.4.4. Alternativas de ordenación de volúmenes edificatorios de la parcela privada DO 190

Información de Firmantes del Documento





Dado el tamaño de la parcela DO 190 y la variedad de usos que acoge se considera conveniente organizar internamente los volúmenes edificatorios y establecer directrices para su movilidad interior.

Se ha explicado previamente que se opta de partida, por ser el óptimo para el fin pretendido, por una organización de la nueva edificación que conformará el CIT siguiendo un modelo de campus, en el que el paisaje otorga la estructura principal organizativa del interior de la parcela privada y que se concibe como espacio vegetado de relación entre los usuarios. Es por tanto de interés establecer condiciones pormenorizadas de posición de la edificación que garanticen el fin pretendido.

En todas las alternativas que se han estudiado a este respecto, partiendo de la configuración espacial seleccionada, se mantiene inalterada la huella de las instalaciones deportivas existentes, y se definen, para el resto de la parcela DO 190, zonas o áreas de movimiento susceptibles de ser ocupadas por la edificación; y, al mismo tiempo, se articulan los espacios libres interiores, partiendo de la premisa que las zonas fuera de las áreas de movimiento de la edificación serán espacios libres privados pero de uso público.

Se han analizado las siguientes alternativas para la delimitación de áreas de movimiento de la edificación en la parcela privada DO 190 resultante, tomando como dato fijo la definición de una zona para el uso deportivo privado coincidente con las instalaciones deportivas existentes y con sus zonas naturales de futura expansión.

7.4.4.1. Alternativa 0

En este caso la alternativa 0 consiste en mantener las condiciones de posición de la edificación vigentes en la parcela por aplicación de la norma zonal deportivo privado de las normas urbanísticas del APE 16.11. Se observa de entrada que un parámetro como la ocupación, limitado al 30% de la superficie de parcela, ya impide los fines pretendidos.

Y, además, no alterar las condiciones de posición de la edificación y de organización interna de los espacios de la parcela supone también mantener una gran barrera urbana que restringe en gran medida la permeabilidad de los recorridos y de las actividades urbanas, ya que el interior de la parcela, aunque ahora más reducido que en la situación de partida, seguiría siendo inaccesible para el uso público abierto.

7.4.4.2. Alternativa 1

En la alternativa 1 se ha estudiado un modelo organizativo basado en cinco grandes áreas de movimiento: el coincidente con la Ciudad Deportiva y cuatro más en torno a la zona verde del arroyo de La Plata.

Información de Firmantes del Documento





La organización del sistema de espacios libres privados interiores se conecta con los públicos mediante un corredor verde desde la avenida de Alejandro de La Sota hasta la calle 51.

La movilidad interior entre zonas edificatorias se organiza acompañando a los ejes verdes principales, el público y el privado.

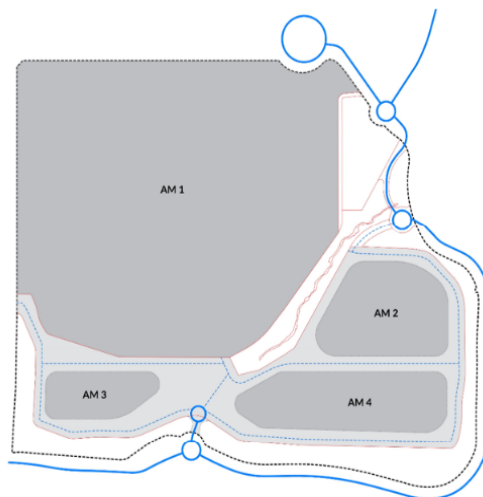


Imagen de la alternativa 1 de ordenación de volúmenes interiores de la parcela DO 190. En color gris las áreas de movimiento; en color gris claro, el espacio libre interior de uso público. En línea azul de trazos, líneas de desplazamiento interior indicativas.

7.4.4.3. Alternativa 2

En la alternativa 2, se propone un área de movimiento destinada a la Ciudad Deportiva, así como otras cinco áreas de movimiento de la edificación, caracterizadas por su forma elíptica que tiene como fondo el espacio libre arbolado. Los desplazamientos internos entre áreas edificables se canalizan mediante recorridos paisajísticos que conectan en varios puntos con la red pública circundante.

Información de Firmantes del Documento



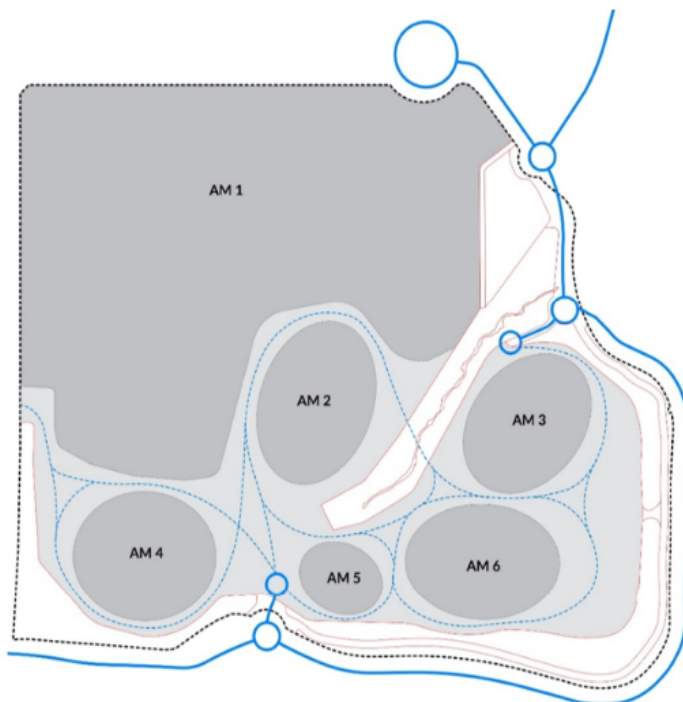


Imagen de la alternativa 2 de ordenación de volúmenes interiores de la parcela DO 190. En color gris las áreas de movimiento; en color gris claro, el espacio libre interior de uso público. En línea azul de trazos, líneas de desplazamiento interior indicativas.

7.4.4.4. Alternativa 3

En la alternativa 3 se ordena en primer lugar el espacio libre interior de la parcela DO-190 dando especial relevancia a la relación con el eje verde principal que acompaña al arroyo de la Plata, el cual se proyecta como espacio de identidad y de relación principal entre trabajadores, investigadores, alumnado y la población del barrio.

Partiendo de este eje principal se delimitan corredores verdes secundarios que articulan y definen el paisaje interior privado de la parcela y conectan con el trazado del Bosque Metropolitano perimetral. La prevalencia del paisaje en la organización de los volúmenes de la parcela refuerza el carácter del modelo organizativo de campus.

Las áreas de movimiento de la edificación se definen como “negativo” de la estructura de paisaje.

La movilidad interna de acceso y relación entre áreas de movimiento se plantea en el perímetro liberando completamente el interior del espacio para una movilidad blanda.

Información de Firmantes del Documento



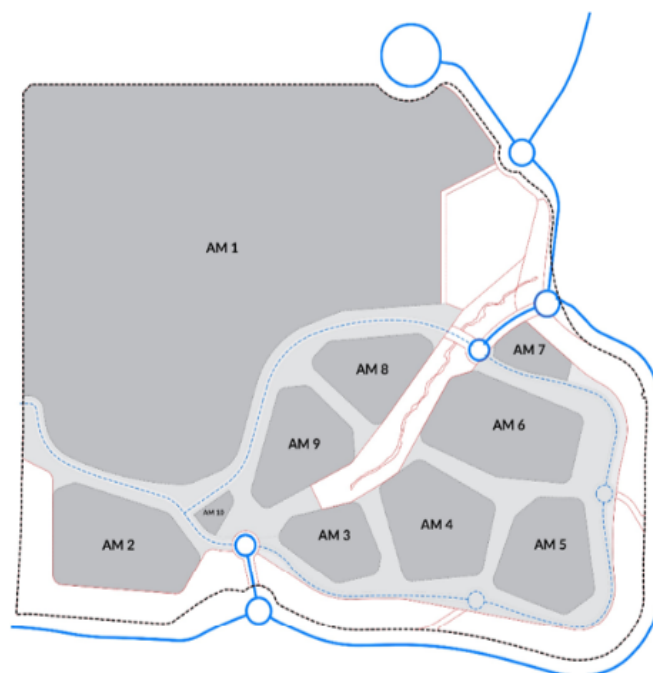


Imagen de la alternativa 3 de ordenación de volúmenes interiores de la parcela DO 190. En color gris, las áreas de movimiento; en color gris claro, el espacio libre interior de uso público. En línea azul de trazos, líneas de desplazamiento interior indicativas.

7.4.4.5. Evaluación de las alternativas y selección de la más adecuada

La alternativa 0 no resuelve las necesidades organizativas de los nuevos usos y edificabilidades proyectados ya que no establece condiciones de posición y volumen de la nueva edificación adecuadas, pudiendo ésta emplazarse en cualquier parte y de cualquier modo. Y ello porque de origen no responde, como es natural al nuevo fin que ahora se pretende, tanto de intensidad edificatoria como de mezcla de usos. Se corre con ello el riesgo dar lugar a un conjunto edificatorio incoherente.

Por otra parte, la limitación en el parámetro de la ocupación, 30% del suelo de la parcela, no permite la implantación racional de la superficie edificable. Todo ello porque la regulación actual, como es natural, responde a las condiciones para el uso deportivo, sin contemplar otras posibilidades.

Y, finalmente, consolida la barrera física que supone la gran superficie de la parcela DO 190, impidiendo una mejor permeabilidad y continuidad urbana.

La alternativa 1 no termina de responder plenamente a un modelo campus por escala y porque aísla parcialmente la zona de la Ciudad Deportiva.

El sistema de movilidad interna mezcla los distintos modos de desplazamiento en los corredores verdes centrales.

Información de Firmantes del Documento





La alternativa 2 responde a las condiciones del modelo de campus y dota de identidad y unidad formal al CIT si bien queda algo desdibujada la conformación del paisaje interior que aquí se concibe más como fondo que como forma.

El esquema de movilidad interna proyectado, aunque dotado de las condiciones de vías paisaje, mezcla la circulación rodada con la peatonal, lo que penaliza el uso público del espacio libre interior privado.

La alternativa 3 es la que otorga un mayor protagonismo al espacio libre interior como elemento articulador del campus. Las áreas de movimiento resultantes resultan espacios de gran flexibilidad para acoger diversidad de actividades. Resuelve con claridad la movilidad interior potenciando la movilidad blanda en todos los desplazamientos interiores entre áreas de movimiento de la edificación.

En función de lo explicado, se valora en el siguiente cuadro el comportamiento de cada alternativa en relación con los objetivos que le son propios, asignado un valor de 1 (menor competencia) a 5 (mayor competencia) en cada caso:

	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Adecuación al modelo de campus	0	2	4	5
Fortaleza del paisaje interior y conexión con el exterior	0	3	5	4
Adaptación a las condiciones de la parcela	3	2	4	5
Sentido de conjunto	0	4	4	5
Flexibilidad en la futura implantación de actividad y edificación	0	5	3	5
Circulación interna sostenible, con fomento de la movilidad blanda	0	3	4	5
Creación de espacios de relación e intercambio al aire libre	0	5	3	5
Singularidad e imagen urbana	0	3	5	4
Total	3	27	32	38

Se opta por la alternativa 3.

7.4.5. Síntesis del estudio de alternativas en los distintos campos analizados

A modo de resumen se inician en el siguiente cuadro las alternativas analizadas para cada concepto, sintetizando los rasgos básicos, marcando en verde la elegida en cada caso en función de la puntuación establecida en el conjunto del análisis:

Información de Firmantes del Documento





Modificación	Análisis	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Ordenación de nuevas dotaciones públicas	Propuesta	Sin cesiones, a excepción de la regularización del DPH	Mantener los criterios del Bosque Metropolitano y ubicar el nuevo equipamiento en proximidad al opuesto en la calle.	Ordenar la conexión del Bosque Metropolitano en un corredor que siga la traza del arroyo de la Plata y el suelo de equipamiento en contacto con la avda. Alejandro de La Sota	Crear una red completa de zonas verdes según el criterio del Bosque Metropolitano complementado con un eje verde que acompaña al arroyo de La Plata. Y ubicar el nuevo equipamiento en proximidad con el Hospital Isabel Zendal
	Efectos previsibles	Incumplimiento de objetivos	Coherencia con la estrategia del Bosque Metropolitano	Alteración de la estrategia del Bosque Metropolitano. Superficie mayor de viario que en las otras alternativas	Mejora de la estrategia del Bosque Metropolitano manteniendo sus criterios
	Valoración	0	22	20	26
	Análisis	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Incremento de superficie edificable	Propuesta	Sin incremento	Incremento de 1.047.999,43 m ² e	Incremento de 175.000 m ² e	-
	Efectos previsibles	Imposibilita la creación de un CIT por falta de masa crítica	Cifra óptima para la generación de actividad en el CIT pero inadecuada para la capacidad de acogida de la parcela	Cifra que posibilita el CIT y se adapta a la capacidad de acogida de la parcela y al entorno urbano	-
	Valoración	0	9	13	-
	Análisis	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Nuevos usos en la parcela privada	Propuesta	Mantener el uso único Deportivo privado	Usos Terciario, Residencial y Deportivo privado	Usos Terciario, Servicios empresariales y Deportivo privado	Usos Equipamiento privado, Terciario y Deportivo privado

Información de Firmantes del Documento





	Efectos previsibles	Imposibilidad de creación de un CIT	El uso residencial de vivienda puede resultar algo deslocalizado respecto al resto del barrio	Posible carencia de servicios y equipamientos internos de proximidad	Adecuado para un CIT, mantenimiento del uso dotacional como mayoritario y garantía de presencia de actividades complementarias a las terciarias y de investigación.
	Valoración	0	12	9	13
Organización interior de la parcela privada	Propuesta	Sin regulación específica	Modelo malla reticular característica del barrio	Modelo áreas de movimiento de la edificación de fuerte presencia formal, elípticas	Modelo de prioridad a la conformación del espacio libre
	Efectos previsibles	Previsible falta de coherencia y unidad del resultado	Baja adecuación a un modelo tipo campus y falta de identidad	Reducción del grado de flexibilidad y mezcla de movilidad rodada y blanda	Adecuación a modelo campus y jerarquía clara en la movilidad, con fomento de la blanda
	Valoración	3	27	32	38

Se opta por tanto por la alternativa que resulta de la suma de las alternativas analizadas en relación con cada uno de los objetivos de modificación y que es la que:

- Ordena suelos con destino a la red pública de zonas verdes de 166.315 m²s, que resuelve la continuidad del Bosque Metropolitano, y da lugar a 35.311 m²s de equipamiento en el acceso noreste a la parcela y en relación con el Bosque Metropolitano y los equipamientos públicos ya existentes en proximidad.
- Incrementa la edificabilidad en 172.550 m²e que, sumados a los 360.000 m²e ya existentes, hacen un total de 532.550 m²e.
- Asigna a la parcela privada DO 190 los usos cualificados Deportivo privado, Equipamiento privado, y Servicios Terciarios, siendo el mayoritario el de Equipamiento.
- Organiza el interior de la parcela privada según un modelo de campus en el que los espacios libres articulan el conjunto.

La alternativa elegida se describe y desarrolla en los siguientes apartados.

7.5. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN

7.5.1. Clase y categoría de suelo

Información de Firmantes del Documento





La MPG no altera la clase y categoría del suelo del ámbito de la actuación de dotación, urbano consolidado.

7.5.2. Área homogénea

El área homogénea en el que se enmarca la actuación es el APE 16.11 "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas".

Sus características cuantitativas principales, previas a la actuación, se resumen en el siguiente cuadro:

APE 16.11 CIUDAD AEROPORTUARIA Y PARQUE DE VALDEBEBAS	
Superficie m ² s	10.649.176
Uso global	Terciario-Residencial
Superficie edificable homogeneizada m ² eug	2.436.859,656
Coeficiente de edificabilidad homogenizada m ² eug/ m ² s (*)	0,231
Superficie edificable total m ² e	2.848.277,52
Coeficiente de edificabilidad sin homogeneizar m ² e/ m ² s (*)	0,27

Por efecto de la actuación propuesta en esta MPG, según se explica en los siguientes apartados, las características del área homogénea se modifican con el siguiente resultado:

APE 16.11 CIUDAD AEROPORTUARIA Y PARQUE DE VALDEBEBAS	
Superficie m ² s	10.649.176
Uso global	Terciario-Residencial
Superficie edificable homogeneizada m ² eug	2.784.862,60
Coeficiente de edificabilidad homogenizada m ² eug/ m ² s (*)	0,2640
Superficie edificable total m ² e	3.020.827,53
Coeficiente de edificabilidad sin homogeneizar m ² e/ m ² s (*)	0,2864

La actuación de dotación que se propone en la MPG supone un incremento de edificabilidad en uso de servicios terciarios que no altera el uso global del área homogénea, que sigue siendo Terciario – Residencial, puesto que, para la edificabilidad total asignada a los usos terciario y residencial en el APE, la materialización de dichos usos se mantiene en la horquilla de 60-40%, no superando ninguno de ellos ni el límite superior ni el inferior (Terciario 53,20% y Residencial 46,80% del total de la edificabilidad asignada a estos usos).

7.5.3. Usos cualificados de la parcela privada DO-190 resultante

La MPG asigna a la parcela los usos Dotacional de Servicios Colectivos en nivel de implantación privado, en las clases Deportivo (que se mantiene, si bien ajustado a la implantación existente y a sus necesidades de crecimiento) y de Equipamiento; e incorpora el uso de Servicios Terciarios en todas sus clases excepto en gran superficie comercial.

Información de Firmantes del Documento



El uso Dotacional de Equipamiento privado es el mayoritario suponiendo un 51,83% de la edificabilidad total de la parcela, mientras que el uso deportivo privado queda en una proporción del 15,77% del total, y el uso de servicios terciarios en un 32,40%. De este modo, los nuevos usos asignados fortalecen la red de equipamientos del barrio y posibilitan la implantación de actividades empresariales vinculados a la innovación tecnológica.

Así pues, respecto a la situación de partida, la innovación consiste en la incorporación de los usos de Equipamiento privado y de Servicios Terciarios como cualificados que, junto con el Dotacional Deportivo existente, permitan la implantación de un CIT.



Plano O-2 Calificación pormenorizada de la MPG (en color sienna la parcela DO 190 resultante)

Las condiciones particulares de los tres usos se regulan en la nueva ordenanza DOT-TEC que sustituye a la ordenanza, Deportivo privado (DEP-PR) de las Normas del APE.16.11.

7.5.4. Superficie edificabile

La MPG propone una superficie edificable total en la parcela de 532.550 m²e, lo que supone un incremento de 172.550 m²e respecto de la asignada en el Plan General.

Como se ha analizado en el estudio de alternativas, esta cifra responde a un equilibrio adecuado entre edificabilidad y la capacidad de acogida de la parcela, sin distorsionar su encaje territorial ni el modelo de campus que se pretende. Y, además cumple con la condición de dotar al CIT de capacidad de atracción y mezcla suficiente de actividades.





Para asegurar la configuración del centro de innovación que se pretende, se establece la condición de destinar como mínimo, un 50% de la superficie edificable asignada al uso servicios terciarios a la clase de uso de oficinas.

La distribución final de su superficie edificable según la mezcla de usos propuesta se presenta en la siguiente tabla:

Uso		Superficie edificable m ² e	Porcentaje del total %
Dotacional	Equipamiento privado	276.000	51,83
	Deportivo privado	84.000	15,77
Servicios Terciarios (*)		172.550	32,40
TOTAL		532.550	100

(*) se admiten todas las clases del uso servicios terciarios definidas en las NNUU del Plan General salvo la gran superficie comercial. Del total de la edificabilidad asignada a este uso, se destinará como mínimo un 50% a la clase de Oficinas.

Se trata de un incremento sobre la edificabilidad existente que, como se ha explicado, no distorsiona el uso global del APE.16.11, que sigue siendo residencial/terciario según las condiciones señaladas en su ficha de condiciones, y además mantiene la distribución de edificabilidades de usos lucrativos dentro de los márgenes de edificabilidad recogidos igualmente en la ficha:

USO	MÁRGENES DE EDIFICABILIDAD DE USOS LUCRATIVOS DEL APE.16.11	PROPUESTA MPG
Residencial	34,90-52,36 %	41,18 %
Terciario	34,90-52,36 %	46,81 %
Dotacional Privado	12,00-15,00 %	12,00 %

Además, con la superficie edificable asignada, se comprueba en los estudios económicos que forman parte de esta modificación que la actuación de dotación que se propone es viable y equilibrada.

7.5.5. Coeficientes de homogeneización

La modificación no altera los coeficientes de homogeneización del APE 16.11, que son los que se indican a continuación:

TERCIARIO – OFICINAS	1
RESTO TERCARIO	1,1
RESIDENCIAL VL	1
RESIDENCIAL VPT	0,9

Información de Firmantes del Documento





RESIDENCIAL VPO	0,75
DEPORTIVO PRIVADO	0,04556
DOTACIONAL PRIVADO	0,65

7.5.6. Superficie edificable homogeneizada

La superficie edificable homogeneizada existente en la parcela es:

$$360.000 \text{ m}^2 \times 0,04556 = 16.401,60 \text{ m}^2 \text{ en uso Residencial / Terciario.}$$

Del incremento de la superficie edificable que la MPG propone, la incorporación de nuevos usos, y el reparto de la superficie edificable por usos, resulta:

Uso		Superficie edificable (m ² e)	Coeficiente de homogeneización	Superficie edificable en uso global del área homogénea (m ² eug)
Dotacional	Equipamiento privado	276.000	0,65	179.400,00
	Deportivo privado	84.000	0,04556	3.827,04
Servicios Terciarios - Oficinas		86.275 (*)	1	86.275,00
Resto Servicios Terciarios (a excepción de gran superficie comercial)		86.275 (*)	1,1	94.902,50
TOTAL		532.550		364.404,54

(*) Del total de la edificabilidad asignada al uso de Servicios Terciarios (172.550 m²e), se destinará como mínimo un 50% a la clase de Oficinas. El cálculo de la superficie edificable homogeneizada se realiza sobre esta hipótesis por ser la que supone un mayor incremento sobre la situación de partida.

De lo anterior se calcula que, con la actuación propuesta, el incremento de superficie edificable homogeneizada (aprovechamiento) es:

$$364.404,54 - 16.401,60 = 348.002,94 \text{ m}^2 \text{eug}$$

Para el cálculo de la superficie edificable homogeneizada se ha adoptado como hipótesis la asignación del porcentaje más bajo de los posibles al uso Servicios Terciarios Oficinas, el 50% de la superficie edificable de Servicios Terciarios, ya que es el escenario de mayor aprovechamiento.

7.5.7. Ordenación y cuantificación de las redes públicas

7.5.7.1. Red general y red supramunicipal

La zona verde que da continuidad al Bosque Metropolitano se califica como red general en coherencia con la condición del sistema verde exterior al ámbito que forma parte del Bosque Metropolitano. Se ordena en un corredor perimetral de

Información de Firmantes del Documento



CMRODFVTZHKQXMRT



aproximadamente 50 m de anchura y 129.951,89 m² que acompaña a la calle Carlos Arniches Moltó siguiendo los criterios y objetivos que el Bosque Metropolitano proyecta para esta zona.

Esta localización permite dar continuidad a la zona verde situada al noreste de la parcela DO 190 y llevarla hasta la avenida de Alejandro de La Sota.

Por su parte, la red viaria pública se restringe a la necesaria para dotar de plena funcionalidad a las nuevas dotaciones obtenidas; la noreste, se proyecta un aumento de la sección de la calle 51, duplicando la calzada, una glorieta de conexión que resuelva la conectividad de la sección primera con el resto del trazado de la calle 51, y un tramo de conexión interior para la organización de paradas de transporte público, que acompaña a la zona verde pública en esta zona. Se incluye dentro de la red general por coherencia con la calificación de la calle 51. Tiene una superficie de 8.603,92 m²s.

Finalmente, se acompaña la MPG con un Estudio Hidrológico Hidráulico que forma parte del DAE, donde se determina el dominio público hidráulico del arroyo de la Plata, y se califica como Red Supramunicipal, para su cesión al organismo de cuenca. Cuenta con una superficie de 2.452,37 m²s que se integra, para su protección y manteniendo su condición, parte en la red general de espacios libres y parte en la red local. Su superficie queda excluida del cómputo de zona verde.

REDES SUPRAMUNICIPALES	
Dominio Público Hidráulico	2.452,37 m ²
TOTAL NUEVA RED SUPRAMUNICIPAL	2.452,37 m²

REDES GENERALES	
Infraestructuras	8.603,92 m ²
Zonas Verdes con dominio público hidráulico delimitado	129.951,89 m ²
TOTAL NUEVA RED GENERAL	138.555,81 m²

7.5.7.2. Red local

La red local se corresponde con el nuevo suelo de zona verde en torno al arroyo de La Plata que, como se ha explicado contribuye a su naturalización y protección. Su superficie es de 36.363,96 m²s.

Se califica suelo de equipamiento público básico con una superficie de 35.311,51 m²s en el entorno del nuevo centro de Innovación, como refuerzo de la red del barrio y situado en la confluencia de la avenida de las Fuerzas Armadas y la calle de Carlos Arniches Moltó.

Será la fachada urbana de acceso al CIT y, al mismo tiempo, parte del conjunto de equipamientos públicos conectados por el sistema ambiental del Bosque Metropolitano.

Información de Firmantes del Documento





Y, además, se califican 11.773,82 m²s de viario de conexión con las nuevas dotaciones públicas obtenidas.

REDES PÚBLICAS LOCALES	
Servicios Urbanos	11.773,82 m ²
Equipamientos	35.311,51 m ²
Zonas Verdes con dominio público hidráulico delimitado	36.363,96 m ²
TOTAL NUEVA RED LOCAL	83.449,29 m²



Plano O-3 Redes públicas de la MPG

7.5.8. Ordenación de los volúmenes de la parcela DO 190 resultante

Una vez establecidas las redes públicas de cesión, la parcela DO 190 resulta con una superficie de 975.729,53 m²s.

Dada la inclusión de nuevos usos, el incremento de la superficie edificable, y el tamaño de la parcela se considera conveniente regular la implantación interna de la edificabilidad en posición y volumen, así como definir el carácter del espacio libre interno y los criterios de movilidad interior que garanticen los objetivos de sostenibilidad y unos flujos ordenados de accesos de usuarios y logística desde el exterior a las áreas de movimiento.

Con este fin, se define gráficamente la posición de un espacio libre privado interior de la parcela (ELPI), de acceso y uso público. La definición de un espacio libre interior articulado y reconocible contribuye a:

- la conformación del modelo organizativo interior como campus de actividades,
- dar conectividad y continuidad de un sistema ambiental completo, público exterior y privado interior,

Información de Firmantes del Documento

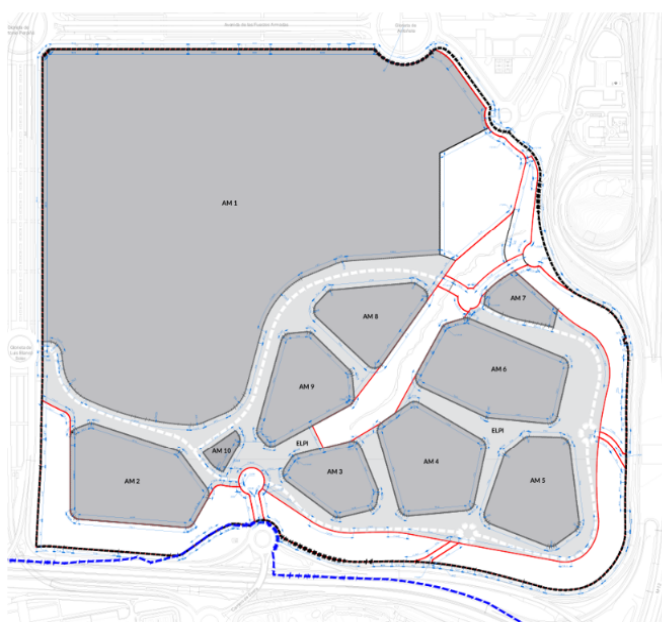




- iii. contribuir a crear una infraestructura verde y azul organizativa del conjunto,
- iv. y a posibilitar lugares de encuentro e intercambio, formales e informales

Para ello, en la parcela DO 190 se definen unos ejes verdes que conectan, hacia el exterior, con el nuevo trazado del Bosque Metropolitano y, hacia el interior, con la zona verde pública que acompaña al arroyo La Plata. El conjunto de los espacios libres privados interiores así definido es de uso público y de titularidad privada.

El negativo del espacio libre privado interior define, con carácter general, las áreas de movimiento de la edificación, con tipología de bloque libre y con una altura máxima que se define en función de lo señalado en el plano *OP.04 Áreas de movimiento y alturas máximas permitidas* del APE.16.11. El área de movimiento de mayor superficie corresponde al que acoge las instalaciones deportivas existentes. El resto lo constituyen otras nueve áreas de movimiento. Se trasladan estas condiciones a una Ficha que forma parte de las normas urbanísticas.



Ficha de condiciones particulares de la parcela DO 190 incluida como Anexo de las Normas de la MPG

Teniendo en cuenta lo anterior, se indican en la siguiente tabla los datos básicos de estas áreas de movimiento de la edificación en el interior de la parcela, así como de la superficie asignada a espacio libre privado de uso público ELPI:

ÁREAS DE MOVIMIENTO DE LA EDIFICACIÓN	SUPERFICIE m2s
AM1	528.414,95
AM2	48.844,57
AM3	21.932,00

Información de Firmantes del Documento





AM4	39.863,47
AM5	34.553,75
AM6	48.353,96
AM7	10.313,39
AM8	26.263,45
AM9	31.332,77
AM10	3.398,47
TOTAL ÁREAS DE MOVIMIENTO	793.270,78

Completa la superficie de la parcela DO 190 el espacio libre privado de uso público (ELPI) con una superficie de 182.458,75 m²s.

Como criterio general, los desplazamientos rodados internos en la parcela DO 190 se plantearán principalmente perimetrales por el exterior a las áreas de movimiento, dotando de acceso a aparcamiento y suministros en cada una de ellas, de tal forma que en todo el interior del campus la movilidad sea peatonal en convivencia con otros modos de desplazamiento blando.

Los espacios no edificados en el interior de las distintas áreas de movimiento se integrarán con el entorno con la misma lógica y criterios que los definidos como espacios libres privados de uso público definidos en la documentación gráfica, si bien tienen la condición de espacios libres privados de uso privado.

7.6. CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS DE ORDENACIÓN

7.6.1. Principios generales de sostenibilidad urbana.

La ordenación se proyecta de acuerdo con los principios de sostenibilidad urbana que a continuación se indican:

El uso racional y eficiente del suelo como recurso limitado

La actuación es fiel al principio de reducción del consumo del suelo y de eficacia en su utilización como recurso, ya que actúa sobre un suelo finalista, mejorando su eficiencia urbana y tomando como soporte infraestructuras ya existentes que no requieren de ampliación.

Adaptación a la topografía natural

Si bien la topografía actual de la parcela no es su estado natural, sino el resultado de una fuerte alteración consecuencia del proceso de urbanización y de la ejecución de las redes viarias perimetrales, la ordenación propuesta parte de la lógica del terreno, una vez eliminados los vertidos y acumulaciones artificiales internos, manteniendo las pendientes naturales descendentes hasta la zona de drenaje que conforma el arroyo de La Plata.

Información de Firmantes del Documento





Ciclo hídrico

La ordenación propone una infraestructura verde completa de captación y canalización del agua de escorrentía hasta su vertido a los drenajes naturales existentes.

Consumo responsable de la energía y fomento de las fuentes renovables.

La ordenación facilita la posterior materialización de la edificación según criterios bioclimáticos que favorecen la reducción en el consumo de energía para iluminación y climatización.

Y se proponen medidas para la generación de energía mediante fuentes renovables con el objetivo de obtener un balance energético entre producción mediante fuentes renovables y consumo.

Cambio climático

La infraestructura verde proyectada, tanto la de los espacios libres privados como la expansión del Bosque Metropolitano, es también un mecanismo de adaptación a las condiciones climáticas futuras y a la contribución a la reversión de los factores de cambio climático.

Por una parte, contribuye a la regulación y control de precipitaciones concentradas; por otra, se prevé un espacio natural de bajo consumo hídrico que, al mismo tiempo, proporciona amortiguación de las condiciones climáticas extremas, principalmente en los episodios de muy alta temperatura, y una condición del suelo urbano predominantemente vegetal y permeable.

Y, finalmente, contribuye a amortiguar el efecto isla de calor, y mantiene la permeabilidad de la mayor parte del ámbito de actuación.

Integración, cohesión e inclusión

La ordenación se proyecta sobre la fortaleza del espacio libre, público y privado, como espacio de relación, cohesión e inclusión social, propiciando su uso por toda la población. Y fomenta una actividad de creación de empleo en todos los segmentos sociales.

Complejidad del tejido urbano y de los usos del suelo

La actuación fomenta una mayor complejidad del tejido urbano mejorando la solución de partida, una parcela monofuncional de gran escala que resulta una barrera física, para dar lugar a un suelo urbano mucho más permeable y diverso, con mezcla de usos, fortaleciendo en particular el de equipamiento, tanto públicos como privados.

Fomento de la compacidad urbana

Información de Firmantes del Documento





La actuación fomenta la compacidad urbana dotando a una parcela infrautilizada (vacante en su mayor parte) de mayor intensidad y densidad edificatoria.

Favorecer la naturalización de la ciudad, el acceso a las zonas verdes y la calidad, diversidad y versatilidad de los espacios públicos de la ciudad.

La actuación supone la creación de 348.774,60 m²s nuevos espacios libres de uso público, 166.315,85 m²s públicos y 182.458,75 m²s privados, pero de uso público, creando, por una parte, la continuidad de uno de los corredores del Bosque Metropolitano y, por otra, un espacio vegetado singular en el barrio, distinto por configuración y carácter al resto de los existentes.

7.6.2. Movilidad sostenible

Dentro de la parcela DO 190 el sistema ambiental interno, sus espacios libres, será el soporte de los desplazamientos peatonales y ciclistas entre las áreas edificatorias en un entorno seguro y confortable, protegido por la vegetación.

Dado que estos espacios libres interiores privados se proponen de uso público formarán, junto con los sistemas verdes públicos que resultan de la actuación de dotación, una red completa de movilidad sostenible para toda la población.

La movilidad de vehículos de usuarios y proveedores dentro de la parcela se organizará en su perímetro de tal forma que se minimicen las interferencias con el espacio libre privado central.



Información de Firmantes del Documento





Imagen indicativa no vinculante de la organización de una red de movilidad blanda interior

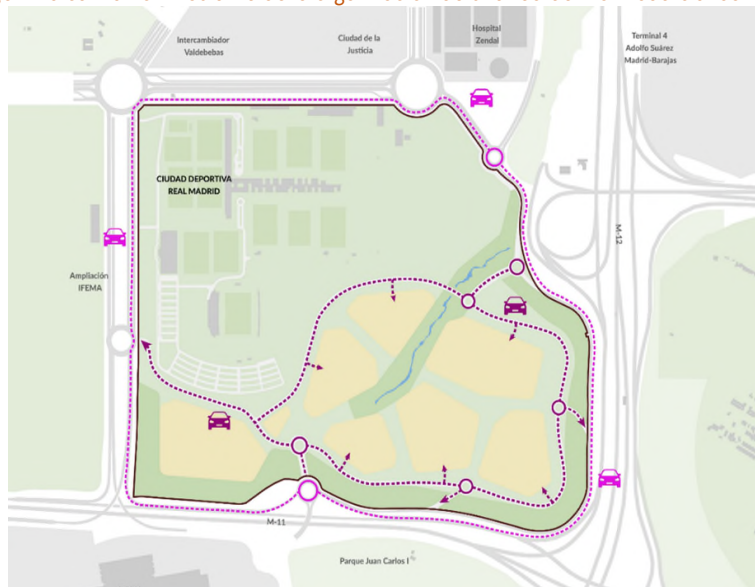


Imagen indicativa no vinculante del criterio de movilidad interna perimetral

7.6.3. El sistema ambiental como base organizativa

La organización interna parte de la conformación del espacio libre interior privado como elemento articulador y cohesionador del conjunto que se combina de forma armónica con las zonas verdes públicas.



Imagen indicativa del sistema ambiental organizativo del conjunto. En verde oscuro el espacio libre público y en verde claro el espacio libre privado de uso público de la parcela DO 190

Información de Firmantes del Documento





La preminencia de la vegetación y el arbolado y el fomento de la movilidad peatonal son soporte para un modelo de vida más activo y saludable, centrado en el bienestar y la socialización de las personas.

En conclusión, el sistema ambiental propuesto pretende fomentar los desplazamientos internos a pie, articulándose en torno a soluciones basadas en la naturaleza, con espacios que fomentan la cohesión y el intercambio social, y que impulsan un modo de vida activo, y contribuyendo a la mejora de la calidad del aire y a la reducción de la contaminación atmosférica.



Imagen indicativa de la movilidad blanda preferente en la actuación

7.7. DEBERES DERIVADOS DE LA ACTUACIÓN DE TRANSFORMACIÓN URBANÍSTICA

Como se ha explicado anteriormente, por la naturaleza de las alteraciones propuestas la propuesta planteada en la MPG se corresponde con una actuación de dotación, quedando sujeta a los deberes y obligaciones reguladas para estas actuaciones en el artículo 18.2 del TRLSRU y en el artículo 19 bis de la LSCM.

Los datos de partida para la definición de los deberes asociados a la actuación de dotación, en aplicación del artículo 19 bis de la LSCM, son los siguientes:

Información de Firmantes del Documento





- i. se establece una mayor edificabilidad sin requerir de renovación de la urbanización del ámbito, 172.550 m²e de incremento.
- ii. y se definen nuevos usos cualificados en la parcela lucrativa resultante, el dotacional equipamiento privado, el uso de servicios terciarios y el uso dotacional deportivo privado.

7.7.1. Cesión en concepto de plusvalía

El artículo 18. *Deberes vinculados a la promoción de las actuaciones de transformación urbanística y a las actuaciones edificatorias* del TRLSRU señala:

"2. Cuando se trate de las actuaciones de dotación a que se refiere el artículo 7.1 b), los deberes anteriores se exigirán con las siguientes salvedades:

a) El deber de entregar a la Administración competente el suelo libre de cargas de urbanización correspondiente al porcentaje de la edificabilidad media ponderada de la actuación o del ámbito superior de referencia en que ésta se incluya, que fije la legislación reguladora de la ordenación territorial y urbanística, se determinará atendiendo sólo al incremento de la edificabilidad media ponderada que, en su caso, resulte de la modificación del instrumento de ordenación. Dicho deber podrá cumplirse mediante la sustitución de la entrega de suelo por su valor en metálico, con la finalidad de costear la parte de financiación pública que pudiera estar prevista en la propia actuación, o a integrarse en el patrimonio público de suelo, con destino preferente a actuaciones de rehabilitación o de regeneración y renovación urbanas."

La cesión en concepto de plusvalía se concreta, en aplicación del artículo 19 bis de la LSCM, en un 5% del incremento de la edificabilidad media ponderada del ámbito de la modificación:

"4. La cesión de la participación de la comunidad en las plusvalías del planeamiento se determinará atendiendo únicamente al incremento de edificabilidad media ponderada del ámbito de suelo urbanizado definido en el instrumento de planeamiento y se concretará en un 5 por ciento del referido incremento.

Esta cesión podrá cumplirse mediante la sustitución de la entrega de suelo por su valor en metálico, con la finalidad de costear la parte de financiación pública que pudiera estar prevista en la propia actuación, o a integrarse en el patrimonio público de suelo, con destino preferente a actuaciones de rehabilitación o de regeneración y renovación urbanas. El plazo máximo para materializar las actuaciones será de cinco años desde su entrega".

Como se ha calculado anteriormente en esta memoria, el incremento de la edificabilidad media homogeneizada en el uso global del área homogénea es de 348.002,94 m²eug según los siguientes cálculos:

Datos iniciales:

- Uso cualificado: Deportivo privado
- Edificabilidad máxima = 360.000 m²e

Información de Firmantes del Documento





- Edificabilidad homogeneizada = $360.000 \text{ m}^2\text{e} \times 0,04556 = 16.401,60 \text{ m}^2\text{eug}$

Datos propuesta:

- Usos cualificados: Equipamiento privado, Deportivo privado, Servicios Terciarios
- Edificabilidad máxima = $532.550 \text{ m}^2\text{e}$
 - o Edificabilidad uso Equipamiento privado = $276.000 \text{ m}^2\text{e}$
 - o Edificabilidad uso Deportivo privado = $84.000 \text{ m}^2\text{e}$
 - o Edificabilidad uso Servicios terciarios = $172.550 \text{ m}^2\text{e}$ (mínimo 50% para la clase Oficinas)
- Edificabilidad homogeneizada = $364.404,54 \text{ m}^2\text{eug}$
 - o Edificabilidad homogeneizada uso Equipamiento privado = $276.000 \text{ m}^2\text{e} \times 0,65 = 179.400 \text{ m}^2\text{eug}$
 - o Edificabilidad homogeneizada uso Deportivo privado = $84.000 \text{ m}^2\text{e} \times 0,045560 = 3.827,04 \text{ m}^2\text{eug}$
 - o Edificabilidad uso Servicios terciarios Oficinas = $86.275,00 \text{ m}^2\text{e} \times 1,00 = 86.275,00 \text{ m}^2\text{eug}$
 - o Edificabilidad uso Servicios terciarios (resto excepto gran superficie comercial) = $86.275,00 \text{ m}^2\text{e} \times 1,10 = 94.902,50 \text{ m}^2\text{eug}$

De los datos anteriores se desprende que con la actuación se produce un incremento de la edificabilidad media ponderada en el ámbito de $348.002,94 \text{ m}^2\text{euc}$ ($364.404,54 \text{ m}^2\text{euc} - 16.401,60 \text{ m}^2\text{euc}$), por lo que, en aplicación del porcentaje del 5%, la cesión en concepto de plusvalía resulta de $17.400,147 \text{ m}^2$ edificables en el uso característico (residencial / terciario).

$$348.002,94 \text{ m}^2\text{eug} \times 0,05 = 17.400,147 \text{ m}^2\text{eug}.$$

7.7.2. Cesión de redes públicas.

El artículo 18. *Deberes vinculados a la promoción de las actuaciones de transformación urbanística y a las actuaciones edificatorias* del TRLSRU señala:

*"2. Cuando se trate de las actuaciones de dotación a que se refiere el artículo 7.1 b), los deberes anteriores se exigirán con las siguientes salvedades:
[...] b) El deber de entregar a la Administración competente el suelo para dotaciones públicas relacionado con el reajuste de su proporción, podrá sustituirse, en caso de imposibilidad física de materializarlo en el ámbito correspondiente, por la entrega de superficie edificada o edificabilidad no lucrativa, en un complejo inmobiliario, situado dentro del mismo, tal y como prevé el artículo 26.4, o por otras formas de cumplimiento del deber en los casos y*

Información de Firmantes del Documento



condiciones en que así lo prevea la legislación sobre ordenación territorial y urbanística.”

Según lo dispuesto en el artículo 19 bis de la LSCM:

“1. El instrumento de planeamiento que, en una o más parcelas de un ámbito de suelo urbano consolidado, establezca una mayor edificabilidad o densidad o asigne un nuevo uso característico, siempre y cuando no requiera la reforma o renovación de la urbanización del ámbito, deberá contemplar un incremento de las redes públicas locales del ámbito de suelo urbanizado cuando sea necesario para reajustar su proporción y, en su caso, las correspondientes cesiones de la participación de la comunidad en las plusvalías del planeamiento.

No será necesario reajustar la proporción de redes públicas en aquellos casos en los que, tras el incremento de edificabilidad, densidad o cambio de uso, estuvieran garantizados los estándares establecidos en el artículo 36.6 de esta ley.

2. En relación con el incremento de redes públicas se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones:

a) Se entenderá como estándar dotacional establecido, el cociente de la superficie de redes públicas locales existentes, excluido el viario, entre la edificabilidad lucrativa existente en el área homogénea de referencia, delimitada conforme a los criterios establecidos en el artículo 37 de esta ley.(...)”

Para verificar el cumplimiento de esta obligación resulta necesario analizar el área homogénea de referencia que, en este caso, es el APE 16.11 “Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas”.

Por tanto, para la determinación del estándar de redes públicas establecido en el área homogénea (ERP) en el que se incluye el ámbito de la actuación de dotación, se debe partir de la situación actual del APE 16.11, que presenta los siguientes datos:

	APE 16.11 en Plan General
Superficie total m2s	10.649.176,00
Uso global	Residencial / Terciario
Aprovechamiento unitario o coeficiente de Edificabilidad homogeneizada (m ² eug /m ²)	0,231
Coeficiente de edificabilidad (m ² e/m ²)	0,27
Edificabilidad lucrativa m ² e	2.848.277,53
Redes públicas locales m ² s	877.669,00
Zona Verde	428.719,00

Información de Firmantes del Documento





Equipamiento público y servicios públicos	160.898,00
Vía pública secundaria	288.052,00

De estos datos se desprende que el estándar de redes públicas locales (excluido el viario) establecido en el área homogénea es de:

$$\text{ERP} = 589.617 \text{ m}^2\text{s} / 2.848.277,53 \text{ m}^2\text{e} = 0,2070 \text{ m}^2\text{s}/\text{m}^2\text{e}$$

En relación con estándares establecidos en el artículo 36.6 de la LSCM, se comprueba también que el área homogénea de referencia cumple dichos estándares:

Redes públicas locales 30,81 m²s/ 100 m²e (> 30 m²s/ 100 m²e)
Zonas verdes locales 15,05 m²s/ 100 m²e (> 15 m²s/ 100 m²e)

La MPG propone un incremento de edificabilidad lucrativa de 172.550 m²e.

Se comprueba en primer lugar que por efecto del incremento de edificabilidad de la MPG no se mantendría el cumplimiento de estándar mínimo del artículo 36.6 de la LSCM en el área homogénea, ya que, tras el incremento, se situaría en 29,05 m²s por cada 100 m²e, que es inferior a 30 m²s por cada 100 m²e que requiere la ley.

Luego resulta preciso el incremento de redes públicas locales para reajustar la proporción existente. El artículo 19 bis regula al respecto lo siguiente en su apartado 2.d):

d) En las actuaciones en suelo de uso no residencial:

1.º En las actuaciones que se limiten a establecer un nuevo uso no residencial, el deber de entregar a la Administración competente el suelo para redes públicas locales será el que se determine en el estudio específico municipal de necesidades de redes que, para este supuesto, deberá contener el instrumento de planeamiento.

2.º En las actuaciones que supongan una mayor edificabilidad, manteniendo el uso no residencial, o cambiándolo a otro uso no residencial, el deber de entregar a la Administración competente el suelo para redes públicas locales será como mínimo el correspondiente al producto del incremento de la superficie edificable por el estándar dotacional del área homogénea, con el objeto de mantener este estándar.

3.º En las actuaciones en suelo de uso no residencial en las que se den las dos circunstancias anteriores, se aplicarán conjuntamente los estándares de los epígrafes a y b de este apartado.

(...)”

Información de Firmantes del Documento





En este caso, resultan de aplicación los puntos 1º, 2º y 3º del apartado 2.d) del artículo 19 bis, puesto que se establecen en el ámbito de la MPG nuevos usos no residenciales y además se incrementa la edificabilidad.

En aplicación del punto 2º de dicho apartado, el deber de entregar a la Administración municipal el suelo para redes públicas locales debe ser como mínimo el correspondiente al producto del incremento de la superficie edificable por el estándar dotacional del área homogénea, con el objeto de mantener este estándar. De este modo, la superficie mínima de cesión de redes públicas locales debe ser:

$$172.550 \text{ m}^2\text{e} \times 0,2070 \text{ m}^2\text{s} / \text{m}^2\text{e} = 35.717,85 \text{ m}^2\text{s}$$

Por otro lado, tal y como se describe en el estudio de necesidades de redes que acompaña como anexo a esta Memoria, se ha entendido necesaria la cesión en el entorno del centro de innovación tecnológica de un equipamiento básico de dimensiones adecuadas que pueda dar cabida a la implementación de usos públicos vinculados con la innovación, la tecnología y la investigación.

También se entiende necesaria por su contribución a la naturalización y protección del cauce y vegetación asociada al arroyo de La Plata, la cesión de suelo de zona verde básica en torno a este con una superficie de 36.363,96 m²s.

De este modo la cesión de redes públicas locales en el ámbito de la MPG asciende (sin contar con los 11.773,82 m²s correspondientes al nuevo viario local propuesto) a una superficie de 71.675,47 m²s, superior a la mínima exigida, con la siguiente distribución:

- Red pública local de zonas verdes = 36.363,96 m²s
- Red pública local de equipamientos = 35.311,51 m²s

Con estas cesiones el estándar de redes públicas locales del área homogénea en la situación propuesta (sin incluir el viario) es superior al calculado en la situación inicial:

$$\text{ERP} = 661.292,47 \text{ m}^2\text{s} / 3.020.827,53 \text{ m}^2\text{e} = 0,2189 \text{ m}^2\text{s} / \text{m}^2\text{e}$$

Del mismo modo, los estándares establecidos en el artículo 36.6 de la LSCM, son superiores a los iniciales en el área homogénea de referencia:

Redes públicas locales	31,82 m ² s/ 100 m ² e (> 30 m ² s/ 100 m ² e)
Zonas verdes locales	15,40 m ² s/ 100 m ² e (> 15 m ² s/ 100 m ² e)

Además de la cesión de redes locales, como se ha explicado en la Memoria, se obtienen 129.951,89 m²s de suelo con destino a la red pública general de zonas verdes, que darán continuidad a la estrategia planteada en el Bosque Metropolitano, así como 8.603,92 m²s de ampliación del viario general perimetral en el borde noreste del ámbito.

Información de Firmantes del Documento





7.8. EFECTOS DE LA MPG EN EL APE 16.11

Como se ha descrito anteriormente, la parcela objeto de la actuación de dotación forma parte del área homogénea APE 16.11. La situación del APE antes y después de la modificación es la siguiente:

	APE 16.11 EN EL PLAN GENERAL	APE 16.11 en MPG
Superficie total de cálculo del ámbito m ² s	10.649.176	10.649.176
Uso global	Residencial / Terciario	Residencial / Terciario
Aprovechamiento total (m ² eug)	2.436.859,66	2.784.862,60
Coefficiente de edificabilidad homogeneizado (m ² eug/m ² s)	0,231	0,2640
Edificabilidad máxima (m ² e)	2.848.277,53	3.020.827,53
Red pública supramunicipal	1.285.588,00	1.288.040,37
Red pública general	6.307.793	6.446.348,81
Zona Verde	4.797.439	4.927.390,89
Equipamiento y serv. urbanos	861.985	861.985,00
Infraestructuras	648.369	656.972,92
Red pública locales m ² s	877.669	961.118,29
Zona Verde	428.719	465.082,96
Equipamiento	160.898	196.209,51
Vía pública	288.052	299.825,82

Como se ha explicado en el apartado anterior, tras la modificación está garantizado el cumplimiento del art. 36.6 de la LSCM en el área de homogénea y, además, se genera una mejora en la red local pública existente:

Mínimo red local de LSCM:

30 m²s por cada 100 m²e: $3.020.827,52 * 30 / 100 = 906.248,256$ m²s

Dotación de red pública local en el APE 16.11 modificado:

961.118,29 m²s

Por otra parte, la actuación es coherente con el objetivo del planeamiento general para el APE:

"Configuración de la Ciudad Aeroportuaria con carácter mixto: residencial y terciario. Carácter residencial: configuración en relación con el Parque de Valdebebas y red de espacios verdes locales y red de espacios peatonales"

Información de Firmantes del Documento





estructurantes, así como con los crecimientos previstos al norte de la R2. Carácter terciario, vinculado de forma importante a las ampliaciones del sistema aeroportuario y de las infraestructuras generales de equipamiento incluidas en el ámbito y su entorno.”

Y, como se ha explicado anteriormente, el rango de asignación de superficie edificable por usos se mantiene dentro de las horquillas establecidas en la Ficha del APE.

También se cumple con la condición señalada en la ficha para el reparto de las edificabilidades entre el uso residencial y el terciario:

“De la edificabilidad total asignada a los usos terciario y residencial, se considera una horquilla de 60-40% para la materialización de cada uno de los usos en el ámbito, no pudiendo ninguno de estos usos superar ni el límite superior ni inferior.”

De este modo con el incremento de edificabilidad que se plantea, respecto a la edificabilidad de los usos residencial y terciario, el uso residencial se mantiene con un porcentaje del 46,80% en el APE y el terciario en un 53,20%.

7.9. SÍNTESIS DE LOS PRINCIPALES PARÁMETROS DE LA ACTUACIÓN DE DOTACIÓN

ACTUACIÓN DE DOTACIÓN PARCELA DO 190 DEL APE 16.11	
Clase y categoría de suelo del ámbito de la actuación de dotación	Urbano consolidado
Área homogénea a la que pertenece	APE 16.11 Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas
Superficie del ámbito de la actuación de dotación	1.200.187 m ² s
SUELO LUCRATIVO (PARCELA DO 190 RESULTANTE)	
Superficie de parcela lucrativa DO 190	975.729,53 m ² s
Usos cualificados	Dotacional equipamiento privado, servicios terciarios y deportivo privado.
Superficie edificable homogeneizada máxima	364.404,54 m ² eug
Superficie edificable máxima	532.550 m ² e
Distribución de la superficie edificable por usos	
Equipamiento privado	276.000 m ² e
Servicios Terciarios	172.550 m ² e (mínimo 50% uso Oficinas)
Deportivo privado	84.000 m ² e
REDES PÚBLICAS	

Información de Firmantes del Documento





Red supramunicipal Dominio público hidráulico	2.452,37 m ² s
Red pública general	
Zonas verdes y espacios libres	129.951,89 m ² s
Vía pública	8.603,92 m ² s
Red pública local	
Zonas verdes y espacios libres	36.363,96 m ² s
Equipamiento	35.311,51 m ² s
Vía pública	11.773,82 m ² s

7.10. ANÁLISIS COMPARATIVO ENTRE EL PLANEAMIENTO VIGENTE Y EL PROPUUESTO EN EL ÁMBITO DE LA MPG

	PLAN GENERAL	MPG
Clase y categoría de suelo	Urbano consolidado	Urbano consolidado
Superficie ámbito de actuación	1.200.187 m ² s	1.200.187 m ² s
SUELO LUCRATIVO (DO 190)		
Superficie suelo lucrativo	1.200.187 m ² s	975.729,53 m ² s
Uso cualificado	Dotacional Deportivo privado	Dotacional equipamiento privado, deportivo privado y servicios terciarios
Superficie edificable máxima	360.000 m ² e	532.550 m ² e
Superficie edificable máxima homog. en uso global del APE	16.401,60 m ² eug	364.404,54 m ² eug
SUELO REDES PÚBLICAS		
Redes públicas supramunicipales (DPH)	0 m ² s	2.452,37 m ² s
Redes públicas generales	0 m ² s	138.555,81 m ² s
Redes públicas locales	0 m ² s	83.449,29 m ² s

8. REDES DE SERVICIOS URBANOS

8.1. AFECCIÓN A LAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS EXISTENTES

Según se ha justificado en la memoria informativa, el ámbito de la MPG es un suelo urbano que cuenta con acceso rodado y redes de infraestructuras urbanas en todo su perímetro.

Información de Firmantes del Documento





Se justifica en el Anexo de la MPG "Análisis de Infraestructuras y de servicios de la parcela DO 190 del APE.16.11" la capacidad de las redes de infraestructuras existentes para dar servicio a la actuación propuesta, considerado el cambio de uso y el incremento de superficie edificable que se proyecta.

En conclusión, la parcela DO 190 está rodeada en todo su perímetro por viario público y redes de infraestructuras que posibilitan el acceso y conexión a los servicios desde la mayor parte de sus límites actuales. El 38% de la superficie del ámbito de actuación se corresponde con el equipamiento deportivo existente, que ya dispone de todos los accesos y acometidas necesarias para su funcionamiento, servicios que no se van a ver alterados.

El APE 16.11, ámbito en el que se incluye la actuación, cuenta con la ejecución de la urbanización concluida y gran parte de la edificación materializada.

Para la implantación de la nueva edificabilidad y los nuevos usos no se requiere de la modificación de las redes perimetrales existentes en el entorno de la parcela DO 190 siendo posible la conexión desde prácticamente cualquier punto de la misma.

No obstante, se ha entendido conveniente en esta MPG ordenar estos puntos de conexión principales entre espacio público y privado, máxime cuando uno de sus objetivos es el de ordenar la presencia del arroyo de la Plata en el interior de la parcela privada DO 190.

Para ello, y para permitir el acceso y conexión a las nuevas redes públicas definidas en la MPG, se proyectan dos pequeños tramos viarios rematados en glorieta que, a su vez, contemplan en subsuelo las infraestructuras de conexión con las redes perimetrales existentes.

Uno de ellos se sitúa al este, en conexión con la calle Arniches Moltó y resuelve el acceso y conexión a las nuevas zonas verdes públicas de manera ordenada respecto al viario perimetral. Este viario será también punto de conexión preferente de la parcela DO 190 con las redes exteriores por el este.

Y, el otro, en la zona sur de la parcela, como prolongación de la glorieta de la calle Ariadna, de conexión con la M 11, para conectar las zonas verdes al sur, mejorar las condiciones de servicio de la glorieta existente, posibilitar el retranqueo del colector existente por vía pública y, finalmente, ordenar también en este punto los flujos de acceso a la parcela DO 190 por el sur.

La superficie de estos viarios es de 11.773,82 m²s, cifra que, comparada con la total de red viaria del APE 16.11 representa el 1,81 %.

El resto de suelo viario está destinado a la mejora de las secciones de la red viaria general existente y no son consecuencia de la intensificación y cambio de usos

Información de Firmantes del Documento





propuesto, sino de mejora de las condiciones urbanas y, en particular, de la movilidad blanda.

Los incrementos de caudal, potencia e intensidad de servicio previstos propios de la actuación de dotación son muy reducidos y no requieren ni la modificación, ni el aumento de su superficie física ocupada, ni la reconfiguración integral de las redes existentes, siendo el suministro de energía eléctrica el único que requiere, de forma aislada, de nuevos tendidos de línea (cableado) en canalizaciones ya existentes y en otras dos nuevas. Se concluye que las redes existentes tienen capacidad suficiente para absorber la demanda de los nuevos usos y de las nuevas superficies edificables.

8.2. ADECUACIÓN DE LOS SERVICIOS EXISTENTES

Como se recoge en el Anexo "*Análisis de Infraestructuras y de servicios de la parcela DO 190 del APE.16.11*" se ha identificado la existencia al sur de la parcela del tramo final de un colector de saneamiento que recoge aguas pluviales de escorrentía de las calles perimetrales por el sureste y noreste al recinto de IFEMA, avenida del Partenón, Vía de Dublín y Glorieta de Sintra, para finalmente atravesar la M 11, recoger también sus aguas y, a través de la parcela privada, evacuar aguas al arroyo de La Plata.

Se trata de un ovoide de 1,40 m de anchura y 2,10 m de altura, cuya longitud dentro de la parcela es de 280 m de los 1.610 m totales de su trazado. Da servicio principalmente a viarios públicos existentes al otro lado de la M 11, en relación con la posición de la parcela, y a la propia M 11.

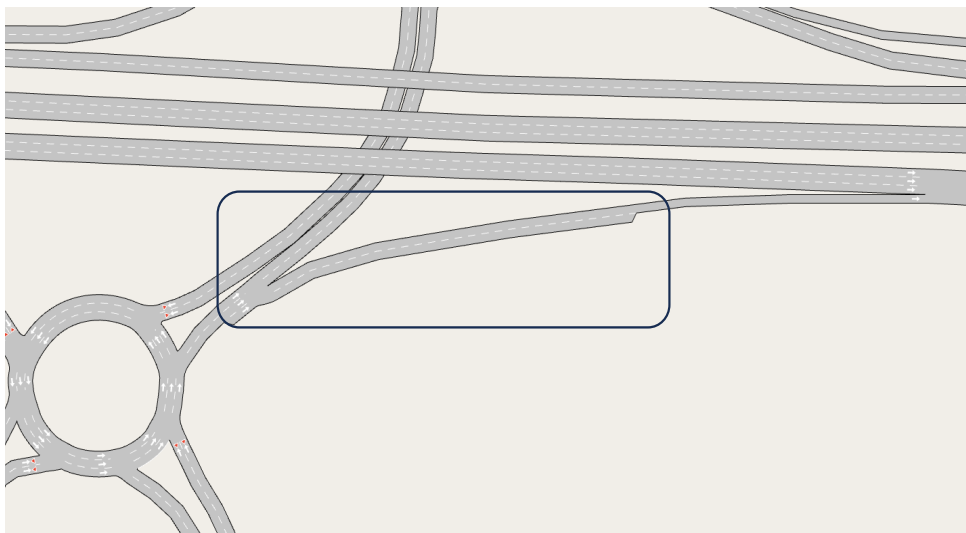
Se plantea la adecuación de su trazado, siguiendo la nueva ordenación mediante una alcantarilla visitable tipo III, según se describe en el plano *O-6.7 Planta de Adecuación de trazado de colector de saneamiento existente* que forma parte del expediente.

8.3. ACCIONES EXTERIORES

Del resultado del Estudio de Movilidad y Tráfico que se adjunta como documento de la MPG, se concluye en la necesidad de ampliar el ramal de incorporación a la M-11 desde la glorieta de Sintra ya que presenta elevados niveles de densidad como consecuencia del volumen de tráfico. Se proyecta la ampliación del ramal mediante la habilitación de un segundo carril en un tramo inicial, favoreciendo así la fluidez de la circulación y facilitando la evacuación de los vehículos desde la glorieta.

Información de Firmantes del Documento



*Ampliación del carril propuesta*

Esta acción es obligación del titular de la parcela DO 190.

9. JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DE LA MPG

Según recoge el apartado de diagnóstico de la Memoria, se han detectado algunas deficiencias urbanas en el ámbito:

- i. La parcela, es un suelo completamente urbanizado, dotado de todos los servicios urbanos, inserto en un barrio ya activo, con una posición territorial estratégica, y con un acceso privilegiado en transporte público, pero está infrautilizada en su potencial urbano, con una superficie en torno a 67-70 ha, más de la mitad de la superficie de la DO 190, sin destino funcional ni presente ni futuro, y una superficie edificable de 276.000 m²e en un uso dotacional deportivo que no tiene previsión de ser materializada.
- ii. La gran superficie de la parcela, un recinto cerrado de 120 ha, provoca una falta de permeabilidad y continuidad del tejido urbano de su entorno. La parcela remata el barrio Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas, en su contacto al este y sur con grandes infraestructuras de comunicación; pero al oeste se desarrolla a lo largo de 1.035m vallados con frente a la avenida de Alejandro de La Sota y, al norte y noreste, en otros 1.205m en su frente a la avenida de las Fuerzas Armadas.
- iii. Se ha identificado la presencia del arroyo de la Plata en el interior de la parcela privada DO 190. En consecuencia, resulta obligada la identificación de su dominio público hidráulico y su ordenación urbanística.

También se han detectado oportunidades de mejora en el ámbito y en su entorno:

Información de Firmantes del Documento





- i. Como se ha identificado en el Plan Especial de Protección y Mejora de la Infraestructura Verde "Bosque Metropolitano" Lote 2, resulta de interés para la ciudad la obtención de suelos que permitan la continuidad del sistema ambiental del Bosque Metropolitano por el este y el sur, hasta llegar a la avenida de Alejandro de La Sota.
- ii. En el conjunto del ámbito Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas contrasta la materialización de los suelos residenciales con el ritmo más lento de ocupación de los suelos terciarios. La actuación sobre la parcela DO 190 puede contribuir a impulsar la activación de los suelos terciarios existentes en el APE.
- iii. La calle de Carlos Arniches Moltó (calle 51) es una calle infrautilizada de unos 1.800 metros de longitud que bordea la parcela. La actuación de dotación sobre la DO 190, con la que colinda, puede contribuir a mejorar la integración de esta calle en el tejido urbano, así como la percepción de seguridad para el peatón en su recorrido.
- iv. El tejido urbano próximo de la parcela es el que se sitúa al oeste, con los suelos de la ampliación del recinto ferial de Ifema, y al norte, con las parcelas de equipamientos de la Comunidad de Madrid. A este y sur no existe continuidad urbana, dada la barrera que conforman la M 12 y la M 11 respectivamente. Ifema ocupa una parcela de gran escala. La propuesta planteada en la MPG puede impulsar la mejora de la articulación de este entorno.

La MPG da respuesta de forma integrada a estas deficiencias y oportunidades, que se encuentran vinculadas al interés general de la iniciativa, fundamentado en:

- i. La conveniencia y oportunidad de completar la red verde del Bosque Metropolitano, contribuyendo a esta estrategia municipal mediante la obtención por cesión gratuita de 166.315,86 m²s de suelo urbanizado de zona verde, con los criterios del Bosque Metropolitano y que da continuidad a dicha infraestructura verde.
- ii. La conveniencia de obtener por cesión gratuita 35.311,51 m²s suelo, para un equipamiento público, en el entorno de un centro de innovación tecnológica.
- iii. El establecimiento de las condiciones de ordenación para la implantación de un centro de innovación tecnológica que constituye un ámbito de actividad económica novedoso en la ciudad de Madrid. Su implantación en suelo urbano no requiere de la urbanización de un nuevo suelo para este fin, sino la reordenación del ya existente en la trama urbana.
- iv. Y en su formulación en coherencia con distintas líneas estratégicas urbanas del municipio, como se ha indicado en esta Memoria.

Además, tal y como se describe en el documento incorporado como anexo de la MPG, relativo al análisis del impacto socioeconómico del Centro de Innovación, el interés general recae también en los efectos positivos que la actuación comporta sobre el impacto económico regional y la creación de empleo.

Información de Firmantes del Documento





10. DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

El procedimiento de Evaluación Ambiental de los planes se encuentra definido en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (en adelante Ley 21/2013).

La Ley 21/2013, entre otras determinaciones, consolida la implantación de dos tipos de procedimiento ambiental, simplificado y ordinario. El primero se contempla únicamente para *"planes que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión"* o para *"modificaciones menores de planes"*, es decir, para aquellas que suponen *"cambios en las características de los planes o programas ya adoptados o aprobados que no constituyen variaciones fundamentales de las estrategias, directrices o propuestas o de su cronología pero que producen deferencias en los efectos previstos en la zona de influencia"*.

Así mismo, la Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas, de la Comunidad de Madrid, establece que en tanto que se apruebe una nueva legislación autonómica en materia de evaluación ambiental, será de aplicación lo dispuesto en la Ley 21/2013, de 9 de noviembre, de Evaluación Ambiental.

Conforme a la Ley 4/2014 *"las modificaciones menores de planeamiento general y de desarrollo, los planes parciales y especiales que establezcan el uso, a nivel municipal, de zonas de reducida extensión... serán sometidos a evaluación ambiental estratégica simplificada"*, por lo que el procedimiento ambiental a seguir es el establecido en los artículos 29, 30, 31 y 32 de la Ley 21/2013.

En cumplimiento de lo anterior, la modificación incluye un documento de *"Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada"* (DAE), con el objeto de predecir, interpretar y prevenir las consecuencias o efectos que determinadas acciones, planes, programas o proyectos pueden causar a la salud y bienestar humano y al entorno.

De conformidad con lo establecido en la Ley 21/2013, en el referido documento se evalúan distintas alternativas razonables y técnicamente viables, atendiendo a la realidad física existente y a las necesidades de la población recogiendo en el DAE las razones que justifican la elección de la alternativa propuesta.

11. EFICIENCIA ENERGÉTICA, CAMBIO CLIMÁTICO. ECONOMÍA CIRCULAR. FACTOR VERDE

El instrumento de planeamiento, conforme a lo establecido en el apartado 1 del artículo 43 de la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad (OCAS), incluye en el Documento Ambiental Estratégico un Estudio de Demanda, Sostenibilidad y Eficiencia Energética (en adelante ESEE), en el que se analiza la demanda energética del ámbito y se determinan las medidas necesarias

Información de Firmantes del Documento





para satisfacer las exigencias de sostenibilidad energética y calidad del aire recogidas en la normativa, considerando:

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

El citado estudio incluye, además, conforme a lo previsto en el artículo 21, de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, las consideraciones relativas a la mitigación, lucha y adaptación al Cambio Climático:

- a) Análisis de riesgos derivados del cambio climático, en coherencia con las demás políticas relacionadas.
- b) La integración, en los instrumentos de planificación y de gestión, de las medidas necesarias para propiciar la adaptación progresiva y resiliencia frente al cambio climático.
- c) Las medidas para la disminución de emisiones de gases de efecto invernadero.
- d) La consideración, en el diseño, remodelación y gestión, de la mitigación del denominado efecto «isla de calor», evitando la dispersión a la atmósfera de las energías residuales generadas en las infraestructuras urbanas y su aprovechamiento en las mismas y en edificaciones en superficie como fuentes de energía renovable.

En función del objeto y naturaleza de la ordenación, así como de lo establecido en la Ley 7/2022 de 8 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, no se requiere incluir en la ordenación del instrumento de planeamiento determinaciones en materia de Economía Circular distintas a las establecidas por la normativa de obligado cumplimiento en las obras de edificación.

La ordenación propuesta permite dar cumplimiento a lo establecido en los artículos de las NNUU 6.10.19, relativo a la consideración del entorno; 6.10.20 relativo al acondicionamiento en superficie de los espacios libres privados; y 6.10.21 relativo al Factor Verde, que regula la cuantía de infraestructuras verdes en las obras de nueva planta, sustitución, ampliación y en las de rehabilitación de reestructuración y acondicionamiento generales, que favorece la sostenibilidad ambiental mediante la generación de servicios ecosistémicos que mejoran las condiciones de confort térmico y bioclimático y del medio ambiente urbano, en el que se considera la cantidad de vegetación a incorporar en la edificación y en el espacio libre de parcela.

Información de Firmantes del Documento





12. EJECUCIÓN DEL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Aprobada definitivamente la MPG y establecida por tanto la completa ordenación pormenorizada del ámbito, puede iniciarse el proceso de ejecución del planeamiento.

Las actuaciones previstas en la MPG se articulan de conformidad y al amparo del artículo 79.3.d) de la ley 9/2001 mediante la modalidad de actuaciones aisladas, para la realización de actuaciones de dotación, sin que se requiera de delimitación de unidad de ejecución, ni de fijación de sistema, ni de articulación de procesos de equidistribución.

Las obras de urbanización son las propias de las redes que son objeto de cesión de la actuación de dotación.

En base a lo anterior, las obligaciones propias de la actuación serán consignadas y reguladas mediante la suscripción de un Convenio Urbanístico de Gestión.

En el marco de lo dispuesto en el artículo 1.1.6 de las Normas urbanísticas del Plan General, se incorpora de forma estimativa el siguiente Plan de Etapas para la ejecución de las actuaciones urbanísticas previstas:

- 2026-2027 Tramitación urbanística.
- 2028-2030 Ejecución de obras de urbanización objeto de cesión y los espacios privados de uso público.
- 2029-2035 Edificación y puesta en marcha de la actividad.

13. SOSTENIBILIDAD DEL MODELO DE DESARROLLO PROPUESTO E INFORMACIÓN DE CONTENIDO ECONÓMICO

Se adjunta a esta MEMORIA, como documento independiente pero complementario a ella, un documento de ESTUDIOS ECONÓMICOS.

El documento contiene el Estudio de viabilidad o Estudio económico y financiero exigido por el artículo 42 del Reglamento de Planeamiento (Real Decreto 2159/1978), que prescribe la necesidad de integrar un el Estudio Económico Financiero como parte de los documentos de planeamiento general.

La ordenación prevista en la MPG se corresponde con una actuación sobre el medio urbano en los términos previstos en el artículo 2.1 del TRLSRU, en tanto que tiene por objeto la realización de obras de regeneración y renovación urbanas afectando a tejidos urbanos para incluir obras de nueva edificación.

El documento de Estudios Económicos también integra la información relativa a la memoria que asegura su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma para los propietarios

Información de Firmantes del Documento





incluidos en su ámbito de actuación, exigida en el apartado 5 del artículo 22 del 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 (en adelante, TRLSRU) para las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística.

También incorpora el Informe o Memoria de Sostenibilidad Económica (ISE) exigido en el apartado 4 del artículo 22, Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, y garantía de la viabilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio urbano del TRLSRU para las actuaciones de transformación urbanística, dado que la ordenación prevista en la MPG es una actuación de dotación.

14. ANALISIS DE IMPACTOS DEL PLANEAMIENTO

La MPG incorpora un documento independiente específico de Análisis del Impacto de la ejecución del planeamiento en determinados colectivos y aspectos sectoriales, que contiene la oportuna valoración sobre la incidencia de la ordenación en materia de impacto de género, con contenido suficiente en función de la normativa aplicable en esta materia.

La valoración concluye que la ordenación propuesta tiene impacto positivo en materia de género y en materia de infancia, adolescencia y familia.

Este documento contiene un apartado específico en el que se justifica el cumplimiento de lo establecido en el art. 34 del Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, y en la Disposición Adicional décima de la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid.

En relación con la ordenación propuesta, la promoción de la accesibilidad y la supresión de barreras arquitectónicas queda garantizada por la obligación del cumplimiento de la normativa técnica en obras de urbanización y edificación en materia de accesibilidad universal, cuyo cumplimiento es viable y compatible con la ordenación de la MPG.

15. PAISAJE URBANO

Según el Plan de Calidad del Paisaje Urbano del Ayuntamiento de Madrid, el ámbito del Plan Especial está identificado con el Código 9b16 correspondiente a suelos urbanizables ordenados a la espera de iniciarse o completarse el desarrollo edificatorio, localizados principalmente en áreas periféricas.

La documentación de la MPG incluye un apartado dentro del Apéndice de Estudio de Sostenibilidad urbana que forma parte del DAE, en el que se aborda el estudio del paisaje urbano generado con la propuesta, basado en el Plan de Calidad de Paisaje

Información de Firmantes del Documento





Urbano del Ayuntamiento de Madrid, en el que se concluye que la modificación es coherente con las directrices que marca el Plan de calidad del Paisaje urbano y responde a criterios de integración adecuada en su entorno.



Unidades de paisaje urbano de la ciudad de Madrid. Fuente: Ayuntamiento de Madrid

16. DOCUMENTOS ALTERADOS DEL PLAN GENERAL Y CONTENIDO GRÁFICO DE LA PROPUESTA

16.1. DOCUMENTOS ALTERADOS DEL PLAN GENERAL

Las determinaciones de ordenación propuestas en la MPG suponen la alteración de determinaciones del APE.16.11 "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas" y, en consecuencia, de parte de su documentación del Plan General. La MPG incorpora dichos documentos actualizados, según se describe a continuación.

Se elabora un documento de refundición "Texto Refundido" que refleja, en los documentos alterados del APE.16.11, tanto las nuevas determinaciones como las que quedan en vigor.

16.1.1. Documentación gráfica del Plan General





La MPG altera los siguientes planos de la carpeta específica del APE 16.11 "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas", en lo relativo al suelo que conforma su ámbito (parcela DO-190 inicial). Dichos planos se incorporan actualizados:

- OP_02M PLANO DE ORDENACIÓN
- OP_03 11M PLANO DE ALINEACIONES
- OP_03 12M PLANO DE ALINEACIONES
- OP_03 14M PLANO DE ALINEACIONES
- OP_03 15M PLANO DE ALINEACIONES
- OP_04M ALTURAS MÁXIMAS PERMITIDAS
- OP_05M AFECCIONES Y SERVIDUMBRES

De igual modo, se incorporan modificadas las hojas del Plano de ordenación y de Gestión del Plan General:

- Plano de Ordenación: hojas O-46/9-M, O-54/3-M, O-54/6-M, O-55/1-M, O-55/4-M
- Plano de Gestión: hojas G-46/9-M, G-54/3-M, G-54-6-M, G-55/1-M, G-55/4-M

16.1.2. Fichas de condiciones del APE.16.11

La MPG incorpora las Fichas de Condiciones del Área de Planeamiento Especifico APE 16.11 "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas" actualizadas, incluyendo las siguientes modificaciones derivadas de la actuación propuesta en la MPG:

- Objetivos:
 - o se sustituye el objetivo "Reserva de 120 Ha. De suelo para un equipamiento deportivo privado, estableciendo condiciones específicas para su instalación", por el siguiente: "Implantación de un Centro de Innovación Tecnológica, estableciendo condiciones específicas para su instalación e integración en el entorno urbano".
- Datos numéricos: se actualizan con los datos cuantitativos resultantes de la MPG.
- Determinaciones:
 - o Se modifica la determinación "O.6.-Reserva dotación deportiva privada: 120 Ha.", por la siguiente determinación: "O.6.- Localización centro de innovación tecnológica. DOT TEC: 97,57 Ha."
 - o Se modifica la determinación IF.3. que queda con la siguiente redacción: "IF.3. Red General de infraestructuras: Vía borde del Parque de Valdebebas, que delimite la Ciudad Aeroportuaria por el oeste y sirva de borde al centro de innovación tecnológica, a la ampliación de los recintos feriales, al remate de las Cárcavas y a la nueva ciudad de Valdebebas."
 - o Gestión: se actualizan los datos del coeficiente de edificabilidad lucrativa sin homogeneizar (0,27 m2/m2) y homogeneizada (0,231 m2ug/m2), quedando 0,2864 m2/m2 y 0,2648 m2ug/m2

Información de Firmantes del Documento





respectivamente (sobre la superficie del APE sin contar la superficie de vía pecuaria).

16.1.3. Normas urbanísticas del APE.16.11

La parcela DO 190 está regulada en sus condiciones particulares por la ordenanza de uso deportivo privado (DEP-PR), artículo 6.7 del documento de Normas Urbanísticas del APE 16.11, específicas para el uso Dotacional Deportivo privado.

La actuación que la MPG define sobre esta parcela requiere de la modificación de las Normas del APE.16.11, para crear una nueva zona de ordenanza particular en el APE 16.11 en sustitución de la anterior, que recoja las nuevas determinaciones de aplicación a la parcela, y para integrar los datos numéricos de las nuevas redes públicas y superficies lucrativas en las normas del APE 16.11.

Todo ello se recoge en el documento específico de Normas Urbanísticas de esta MPG que incluye como Anexo una ficha de condiciones particulares de la parcela DO 190 y un Anexo normativo de consideraciones ambientales de la actuación de dotación.

En el documento de refundición que se incorpora en la MPG se incluye el texto refundido de las normas del APE.16.11.

16.2. CONTENIDO GRÁFICO DE LA PROPUESTA

La MPG contiene la siguiente documentación gráfica, que define de forma más específica la ordenación propuesta en el ámbito de la actuación de dotación:

- Planos de Información de la MPG:
 - o I 01 Situación
 - o I 02 Topografía
 - o I 03 Estructura de la propiedad
 - o I 04.1 a I 04.7 Infraestructuras existentes
 - o I 05 Edificios, usos y vegetación existentes
 - o I 06 Ortofotografía
 - o I 07 Planeamiento vigente
- Planos de Ordenación de la MPG
 - o O 01 Delimitación del ámbito de la MPG
 - o O 02 Calificación y zonificación
 - o O 03 Redes públicas
 - o O 04 Alineaciones y rasantes
 - o O 05.1 Planta de perfiles rasantes de viario
 - o O 05.2 Perfiles rasantes de viario
 - o O 06.1 a O 06.7 Planta de redes de servicios
 - o O 07 Compatibilidad de la actuación con afecciones

Información de Firmantes del Documento





- Ficha de condiciones de la edificación de la parcela DO-190 que se incorpora como Anexo a las normas de la MPG.

17. CONTENIDO DOCUMENTAL DE LA MPG

La MPG ha sido formalizada con los documentos adecuados a su objeto, con la precisión suficiente para cumplir con su finalidad, conforme a lo establecido en el art. 43 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del suelo de la Comunidad de Madrid.

La documentación que integra la MPG ha sido elaborada en formato digital, en archivos PDF, firmados electrónicamente por técnicos competentes con titulación académica adecuada para elaborar planeamiento urbanístico y habilitados legalmente para ello.

El contenido de la MPG se estructura en los siguientes documentos:

I. MEMORIA- INFORME

II. NORMAS URBANÍSTICAS

- Anexos normativos:
 - o Ficha de condiciones particulares de la parcela DO 190
 - o Anexo de consideraciones medioambientales de la actuación de dotación en la parcela DO 190

III. FICHA ACTUACIÓN DE DOTACIÓN

IV. FICHAS DEL APE 16.11 MODIFICADAS

V. DOCUMENTACIÓN GRÁFICA:

- Planos del Plan General:
 - o Planos de Información: Ordenación y Gestión vigentes
 - o Planos Modificados: Ordenación y Gestión modificados
- Planos del APE.16.11:
 - o Planos de información:
 - OP_02 PLANO DE ORDENACIÓN
 - OP_03 11 PLANO DE ALINEACIONES
 - OP_03 12 PLANO DE ALINEACIONES
 - OP_03 14 PLANO DE ALINEACIONES
 - OP_03 15 PLANO DE ALINEACIONES
 - OP_04 ALTURAS MÁXIMAS PERMITIDAS
 - OP_05 AFECCIONES Y SERVIDUMBRES
 - OP_06 HABITATS DE LA DIRECTIVA SOBRE ORDENACIÓN PORMENORIZADA
 - PO.03 ORDENACIÓN PORMENORIZADA-REFUNDIDO (PE exp. 135-2019-02400)
 - o Planos del APE.16.11 modificados:
 - OP_02M PLANO DE ORDENACIÓN
 - OP_03 11M PLANO DE ALINEACIONES
 - OP_03 12M PLANO DE ALINEACIONES
 - OP_03 14M PLANO DE ALINEACIONES

Información de Firmantes del Documento





- OP_03 15M PLANO DE ALINEACIONES
- OP_04M ALTURAS MÁXIMAS PERMITIDAS
- OP_05M AFECCIONES Y SERVIDUMBRES
- OP_06M HABITATS DE LA DIRECTIVA SOBRE ORDENACIÓN PORMENORIZADA
-
- Planos MPG–Actuación de dotación:
 - o Planos de Información MPG:
 - I 01 Situación
 - I 02 Topografía
 - I 03 Estructura de la propiedad
 - I 04.1 a I 04.7 Infraestructuras existentes
 - I 05 Edificios, usos y vegetación existentes
 - I 06 Ortofotografía
 - I 07 Planeamiento vigente
 - o Planos de Ordenación MPG
 - O 01 Delimitación del ámbito de la MPG
 - O 02 Calificación y zonificación
 - O 03 Redes públicas
 - O 04 Alineaciones y rasantes
 - O 05.1 Planta de perfiles rasantes de viario
 - O 05.2 Perfiles rasantes de viario
 - O 06.1 a O 06.7 Planta de redes de servicios
 - O 07 Compatibilidad de la actuación con afecciones

VI. ESTUDIOS ECONÓMICOS

VII. DOCUMENTO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

VIII. ANÁLISIS DE IMPACTOS

IX. ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD

X. ANEXOS

- Titularidad de los suelos afectados
- Documentación catastral
- Documentación del APE.16.11 inicial
- Análisis de los Centros de Innovación Tecnológica
- Estudio de necesidades de redes públicas
- Impacto socioeconómico del Centro de Innovación
- Análisis de infraestructuras y servicios de la parcela DO 190 del APE 16.11

XI. DOCUMENTO REFUNDIDO APE.16.11:

- Fichas del APE
- Normas del APE
- Planos de ordenación del APE.16.11

XII. RESUMEN EJECUTIVO

Información de Firmantes del Documento





18. CONCLUSIÓN.

De conformidad con lo expuesto, se considera que la propuesta está debidamente justificada y que cumple con las determinaciones de la legislación urbanística vigente.

Firmado electrónicamente

LA JEFA DEL SERVICIO TÉCNICO DE PLANEAMIENTO

Belén Collada Holgueras

LA SUBDIRECTORA GENERAL DE PLANEAMIENTO

Eva M.ª Torres Berruezo

LA DIRECTORA GENERAL DE PLANEAMIENTO

María Ángeles Fernández Hernando



Información de Firmantes del Documento

