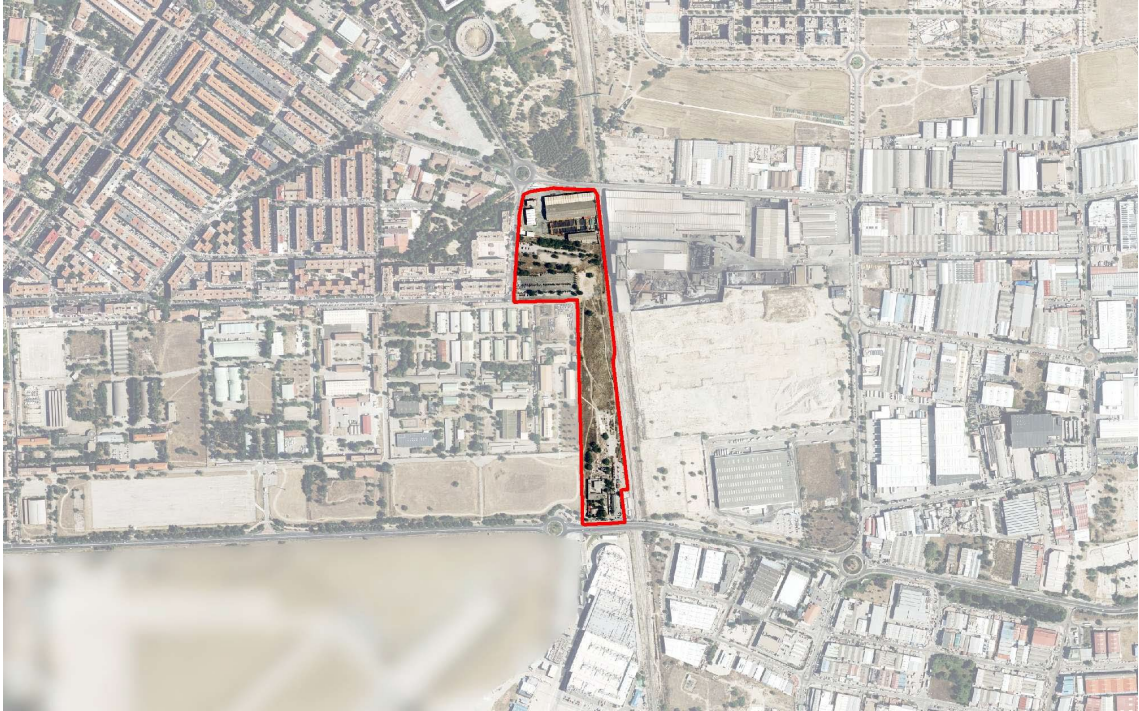


DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

BORRADOR DE PLANEAMIENTO DEL A.A. 02 "LA ESTACIÓN" DEL PGOU DE GETAFE



PROMOTOR:

mvc.

REDACTOR DEL PLAN:

GRUPO
SC

**CONSULTORA
AMBIENTAL:**



FECHA:

Julio 2026

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	4
1.1. Antecedentes.....	4
1.2. Justificación de la evaluación ambiental estratégica ordinaria y del presente documento inicial estratégico.....	6
1.3. Equipo redactor	8
2. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN PROPUESTO Y DE SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES.....	9
2.1. Localización	9
2.2. Planeamiento municipal vigente.....	10
2.3. Descripción del estado actual.....	16
2.3.1. Interior del A.A.02	16
2.3.2. Entorno del A.A.02 "La Estación"	22
2.3.3. Diagnóstico del estado actual	33
2.4. Propuesta de ordenación	37
2.4.1. Objeto	37
2.4.2. Modelo de ordenación propuesto	38
2.4.3. Análisis de alternativas.....	40
2.4.4. Descripción de la propuesta de ordenación.....	50
4. POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES.....	55
4.1. Climatología.....	55
4.1.1. Descripción	55
4.1.2. Potenciales afecciones	57
4.2. Cambio Climático	57
4.2.1. Análisis de la previsión de los modelos climáticos.....	57
4.2.2. Potenciales afecciones	63
4.3. Geología.....	63
4.3.1. Descripción de los materiales geológicos	63
4.3.2. Lugares de interés geológico	64
4.3.3. Derechos mineros.....	65
4.3.4. Potenciales afecciones	65
4.4. Geomorfología: altitud y pendientes.....	65
4.4.1. Altitud.....	65
4.4.2. Pendientes	66
4.4.3. Potenciales afecciones	67
4.5. Edafología	67
4.5.1. Tipos de suelos.....	67
4.5.2. Potenciales afecciones	69
4.6. Hidrología.....	69
4.6.1. Descripción de la hidrología.....	69
4.6.2. Potenciales afecciones	70
4.7. Hidrogeología	70
4.7.1. Potenciales afecciones	72
4.8. Infraestructura Verde.....	72
4.8.1. Elementos que forman parte de la infraestructura verde	72
4.8.2. Potenciales afecciones	83

4.9. Vegetación	84
4.9.1. Vegetación potencial.....	84
4.9.2. Vegetación actual	85
4.9.3. Flora catalogada	85
4.9.4. Potenciales afecciones	86
4.10. Fauna.....	86
4.10.1. Normativa y estados de protección	86
4.10.2. Catálogo faunístico.....	87
4.10.3. Potenciales afecciones sobre la fauna.....	90
4.11. Paisaje	90
4.11.1. Unidades de paisaje	90
4.11.2. Potenciales afecciones sobre el paisaje.....	90
4.12. Riesgos naturales y tecnológicos	91
4.12.1. Análisis de los riesgos	92
4.12.2. Potenciales afecciones.....	104
4.13. Presencia de infraestructuras	105
4.13.1. Afección ferroviaria	105
4.13.2. Afecciones aeronáuticas	106
4.13.3. Afección por carreteras	107
4.13.4. Potenciales afecciones.....	108
4.14. Afecciones acústicas.....	108
4.14.1. Identificación e información disponible sobre las fuentes de ruido del entorno....	108
Ilustración 61. Resultados del MER de la M-406 (izda.) y de ruido viario de Getafe (dcha). Periodo Día	111
4.14.2. Ruido total (viario+ferroviario+industrial).....	113
4.14.3. Potenciales afecciones.....	115
4.14.4. Desarrollo del estudio en fases sucesivas	119
4.15. Movilidad	120
4.15.1. Diagnóstico del estado actual	120
4.15.2. Potenciales afecciones sobre la movilidad y el tráfico	122
4.15.3. Desarrollo del estudio en fases sucesivas	125
5. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE ELEMENTOS ESTRATÉGICOS, PLANEAMIENTOS Y NORMAS DEL TERRITORIO	126
5.1. Descripción de los planes	126
5.1.1. Planes nacionales	126
5.1.2. Planes regionales.....	131
5.1.3. Planes municipales.....	137
5.2. Potenciales afecciones.....	142

1. INTRODUCCIÓN

1.1. ANTECEDENTES

El ámbito A.A. 02 "La Estación" ha sido objeto desde el año 2004 de diversas iniciativas de desarrollo:

- En 2004, tiene lugar la primera tramitación de un Plan Parcial en dicho ámbito a propuesta de la sociedad "Agofer S.L.", que es aprobada inicialmente con una serie de requerimientos municipales relativos a limitaciones de altura y calidad acústica ambiental.
- Posteriormente, "Sando Proyectos Inmobiliarios S.A." se convierte en el nuevo promotor, al adquirir la sociedad "Agofer S.L.", con todos sus activos. Esta compañía intenta solventar los problemas del antiguo Plan Parcial elaborando una nueva ordenación urbanística. Sin embargo, aunque este Plan Parcial fue aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Getafe el 24 de marzo de 2011, finalmente no se aprobó definitivamente.
- Ulteriormente, METROVACESA se convierte en el propietario mayoritario de los terrenos incluidos en el ámbito de actuación A.A. 02 "La Estación" y, en 2019, inicia la redacción de un nuevo Plan Parcial con el objetivo de solventar las cuestiones relativas a las servidumbres ferroviarias, las limitaciones de altura derivadas de las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Getafe y el análisis acústico de las instalaciones industriales del Polígono Industrial "Los Ángeles" y de la línea ferroviaria colindante.

La solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada del Plan Parcial de Reforma Interior del A.A. 02 "La Estación" es registrada por el Ayuntamiento de Getafe en la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura el 3 de noviembre de 2021.

El 23 de noviembre de 2021 la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura se comunica con el Ayuntamiento de Getafe al considerar insuficiente para la emisión de informe de evaluación ambiental estratégica la documentación remitida alegando que el documento ambiental estratégico carece de anexo I, el cual debe contener los Estudios acústico, hidrológico, de suelos y atmosférico. Ante dicha respuesta, se decide someter el plan parcial a Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria.

El 8 de febrero de 2022 se inicia el procedimiento y la consulta a las Administraciones públicas afectadas.

Con fecha 25 de mayo de 2022, la Dirección General de Descarbonización y Transición Energética, de la Consejería Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura (actuales Dirección General de Transición Energética y Economía Circular y Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior) previa consulta a los organismos afectados, remite el Informe Ambiental Estratégico y Documento de alcance del Plan Parcial de Reforma Interior del A.A. 02 La Estación del Plan General de Ordenación Urbana de Getafe, acompañado de los informes sectoriales recibidos de las administraciones consultadas.

Tras la emisión de estos documentos, el promotor elabora la versión inicial del plan junto con el Estudio Ambiental Estratégico para la continuación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan Parcial de Reforma Interior del Ámbito A.A. 02 "La Estación" del PGOU de Getafe, conforme a lo establecido en la Ley 21/2013 de Evaluación Ambiental.

Posteriormente, con fecha 5 de julio de 2023 se registra la entrada en la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, del Estudio Ambiental Estratégico y la propuesta final del Plan Parcial de Reforma Interior del Plan General de Ordenación Urbana del municipio de Getafe,

procedente del Ayuntamiento de Getafe, además del resultado de la información pública y de las consultas y un documento resumen.

Una vez analizada la citada documentación por parte de dicha Consejería, notifica al Ayuntamiento de Getafe, el 4 de agosto de 2023, que la documentación aportada es insuficiente para emitir la Declaración Ambiental Estratégica, tal y como indica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y solicita:

- 1) Fecha y nº de registro de las Consultas Realizadas conforme al artículo 22 de la Ley 21/2013.
- 2) Estudio Acústico de las situaciones previa y futura en el que se resuelvan los problemas observados en el documento de alcance.
- 3) Estudio hidrológico para el informe sobre el cumplimiento del artículo 7 del Decreto 170/1998.
- 4) Completar la documentación sobre calidad del suelo de acuerdo con el informe del Área de Planificación y Gestión de Residuos de 2 de marzo de 2023, resultado de las consultas realizadas por el Ayuntamiento de Getafe (artículo 22 de la Ley 21/2013).

La contestación por parte del Ayuntamiento de Getafe con la información requerida tiene lugar el 28 de agosto de 2023.

El 29 de mayo de 2024, de manera previa a la emisión de la declaración ambiental estratégica por parte de la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, se remite informe técnico propuesto y copia de los informes recibidos para que el Ayuntamiento de Getafe pueda alegar y presentar los documentos y justificaciones que estime pertinentes. La contestación de esta administración tiene lugar el 3 de julio de 2024, en la que solicita la reconsideración de la conclusión del informe técnico "de manera que, mediante un requerimiento de subsanación de deficiencias o imposición de condiciones, se permita continuar con la tramitación del Plan Parcial de Reforma Interior del A.A. 02 "La Estación" de Getafe".

Finalmente, la Declaración Ambiental Estratégica del Plan Parcial de Reforma Interior del A.A. 02 "La Estación" del Plan General de Ordenación Urbana de Getafe, fue emitida por el Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas de la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular de la Comunidad de Madrid el 11 de septiembre de 2024. En ella se informa desfavorablemente al no quedar garantizada la viabilidad, desde el punto de vista ambiental, de los usos previstos en el contexto en el que se ubica el ámbito de ordenación.

En este sentido, a lo largo de la citada Declaración Ambiental Estratégica se ponen de manifiesto una serie de aspectos que no fueron convenientemente evaluados en la documentación aportada, entre los que destacan los siguientes:

- No se ha realizado ningún análisis, más allá del acústico, del contexto donde se halla el ámbito residencial propuesto, pese a su inmediata cercanía con el polígono industrial "Los Ángeles", de manera que no se han valorado los potenciales efectos ambientales de las actividades que allí se desarrollan (y las posibles medidas preventivas y correctoras) sobre los usos, más sensibles del Plan Parcial.
- No se han analizado los potenciales efectos ambientales de la Base Aérea de Getafe sobre el desarrollo propuesto y los usos previstos.
- No consta en la documentación aportada ninguna referencia en términos ambientales y de salud humana, a la inserción de los usos previstos en el ámbito que se ordena con relación

a las actividades industriales que se desarrollan del cercano polígono industrial Los Ángeles y en la Base Aérea de Getafe.

- El estudio acústico de la situación postoperacional carece de un análisis de la afección, tanto del ruido ferroviario como del ruido industrial próximo al ámbito, sobre las edificaciones propuestas, a la altura en que previsiblemente la medida correctora deja de ser efectiva, en las viviendas situadas por encima de la tercera planta.
- La cercanía con respecto al ámbito del Plan Parcial de industrias de gran tamaño reclama, a fin de asegurar que el uso residencial propuesto sea compatible, la adopción de cuantas medidas sea necesarias para que no se produzcan efectos nocivos sobre la población. Estas medidas no han sido establecidas por el Plan Parcial.
- Existe un riesgo alto por transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril que afecta al ámbito del proyecto, y que no ha sido convenientemente evaluado.
- En el análisis de alternativas no se han valorado otras posibles soluciones tales como la materialización de un menor aprovechamiento o una menor ocupación que permitan una implantación viable en términos ambientales de los usos previstos.

Cabe indicar que en el entorno del ámbito "La Estación" se están promoviendo importantes actuaciones que dinamizarán la ciudad y transformarán el territorio en el entorno del A.A. 02, como son el polígono de los Ángeles -Plan Especial-, el Plan Especial Getafe Terminal, el desmantelamiento de la empresa Corrugados Getafe S.L.U., y el concurso EUROPAN, como principales actuaciones.

Desde el punto de vista ambiental destaca el desmantelamiento de Corrugados Getafe S.L.U., dado que la desaparición de esta actividad industrial conlleva una mejora sustancial en términos de reducción de emisiones atmosféricas, contaminación acústica y otros factores contaminantes, lo cual repercute positivamente en la calidad del aire, del suelo y, en general, en el bienestar de la población residente en las inmediaciones. Además, la liberación del suelo actualmente ocupado por la planta industrial abre nuevas oportunidades para la reordenación del territorio, condicionando el desarrollo de la parcela al uso residencial previsto en el ámbito AA. 02 "La Estación".

Es por ello que se promueve una nueva iniciativa, cuya propuesta integradora tiene en consideración las necesidades del municipio y las actuaciones que se materializarán en su entorno. Cabe indicar que esta nueva propuesta se ha definido teniendo en consideración los aspectos recogidos en la citada Declaración Ambiental Estratégica, de forma que el futuro Plan Parcial de Reforma Interior del A.A. 02 "La Estación" y los estudios ambientales que la acompañan evalúen adecuadamente los potenciales efectos ambientales que supondrá el desarrollo del ámbito.

1.2. JUSTIFICACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA Y DEL PRESENTE DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

El procedimiento de Evaluación Ambiental del documento de planeamiento urbanístico se formaliza con arreglo a lo que se determina en la **Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental**, de ámbito estatal. Dicha Ley establece las bases que deben regir la evaluación ambiental estratégica de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando un elevado nivel de protección ambiental, con el fin de promover un desarrollo sostenible, mediante:

- a) La integración de los aspectos medioambientales en la elaboración y en la adopción, aprobación o autorización de los planes, programas y proyectos.
- b) El análisis y la selección de las alternativas que resulten ambientalmente viables.

- c) El establecimiento de las medidas que permitan prevenir, corregir y, en su caso, compensar los efectos adversos sobre el medio ambiente.
- d) El establecimiento de las medidas de vigilancia, seguimiento y sanción necesarias para cumplir con las finalidades de la Ley.

La Evaluación Ambiental Estratégica tiene como finalidad la prevención ambiental en la aplicación de políticas, planes y programas. Su objetivo último consiste en evaluar el grado de integración que presentan las consideraciones ambientales en los distintos documentos de planificación. Implica, por consiguiente, analizar y valorar las posibles afecciones ambientales que se puedan derivar del desarrollo de tales documentos.

Los procedimientos de evaluación ambiental deben estar sujetos a los siguientes **principios rectores**:

- a) Protección y mejora del medio ambiente
- b) Precaución
- c) Acción preventiva y cautelar, corrección y compensación de los impactos sobre el medio ambiente
- d) Quien contamina paga
- e) Racionalización, simplificación y concertación de los procedimientos de evaluación ambiental
- f) Cooperación y coordinación entre la Administración General del Estado y las Comunidades Autónomas
- g) Proporcionalidad entre los efectos sobre el medio ambiente de los planes, programas y proyectos, y el tipo de procedimiento de evaluación al que en su caso deban someterse
- h) Colaboración activa de los distintos órganos administrativos que intervienen en el procedimiento de evaluación, facilitando la información necesaria que se les requiera
- i) Participación pública
- j) Desarrollo sostenible
- k) Integración de los aspectos ambientales en la toma de decisiones
- l) Actuación de acuerdo al mejor conocimiento científico posible

En este sentido, la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental* en su art. 6. Ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica, establece que:

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

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

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

[...]"

c) Los planes y programas que son objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada cuando así lo decida caso por caso el órgano ambiental en el informe ambiental estratégico de acuerdo con los criterios del anexo V.

d) Los planes y programas que son objeto de una evaluación ambiental estratégica simplificada, cuando así lo determine el órgano ambiental, a solicitud del promotor.

Dados los antecedentes ya mencionados del A.A. 02, y que **el Plan Parcial de Reforma Interior fue objeto de Evaluación Ambiental Ordinaria (SIA 23/114), para la nueva iniciativa se contempla la misma tramitación ambiental a la que fue sometida la anterior propuesta.**

Por ello, se atiende a lo recogido en el art. 18 de la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*, donde se recoge lo siguiente:

*"Dentro del procedimiento sustantivo de adopción o aprobación del plan o programa el promotor presentará ante el órgano sustantivo, junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del borrador del plan o programa y de un **documento inicial estratégico** que contendrá, al menos, la siguiente información:*

a) Los objetivos de la planificación.

b) El alcance y contenido del plan o programa propuesto y de sus alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.

c) El desarrollo previsible del plan o programa.

d) Los potenciales impactos ambientales tomando en consideración el cambio climático.

e) Las incidencias previsibles sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes"

En aplicación del citado artículo de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, METROVACESA S.A., en calidad de promotor de la propuesta de Planeamiento del A.A. 02 "La Estación" del Plan General de Ordenación Urbana presenta la Solicitud de Inicio de evaluación estratégica ordinaria, junto con el presente **Documento Inicial Estratégico**.

1.3. EQUIPO REDACTOR

El Presente Documento de Inicio ha sido redactado por el siguiente equipo de Global Ambiente Consultores S.L.:

- Ana García Trapote: Licenciada en Ciencias Ambientales
- María González Gutiérrez: Grado en Ciencias Ambientales
- Alberto Lozano Moya, Ingeniero Técnico Forestal y Licenciado en Ciencias Ambientales

08994613A
ALBERTO
LOZANO (R:
B56730054)

Firmado digitalmente por 08994613A ALBERTO LOZANO (R: B56730054) Fecha: 2026.07.10 10:02:26 +02'00'

Fdo. Alberto Lozano Moya

2. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN PROPUESTO Y DE SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES

2.1. LOCALIZACIÓN

El Ámbito de Actuación A.A. 02 "La Estación", que presenta una superficie total de 90.968,00 m², se localiza en la zona este de la ciudad de Getafe, encajado entre el acuartelamiento aéreo de Getafe, situado a su oeste, y el polígono industrial Los Ángeles y la línea ferroviaria 300 - MADRID CHAMARTÍN-CLARA CAMPOAMOR-VALENCIA-ESTACIO DEL NORD, que también corresponde a la línea C3 de Cercanías, que limitan a su este. Su frontera sur la marca la carretera M-406, mientras que al norte se sitúa la calle Fundidores.

Cuenta con acceso desde la rotonda de la carretera M-406 situada a la altura del P.K. 15+619 que conduce a la estación de cercanías "Getafe Industrial". Por el norte, existe otra vía de entrada desde la rotonda que une la calle Fundidores, la avenida Don Juan de Borbón, la avenida de las Ciudades y la calle Camino Viejo de Pinto. Desde esta última también existe un acceso por su lado oeste, así como desde la avenida de Los Ángeles.

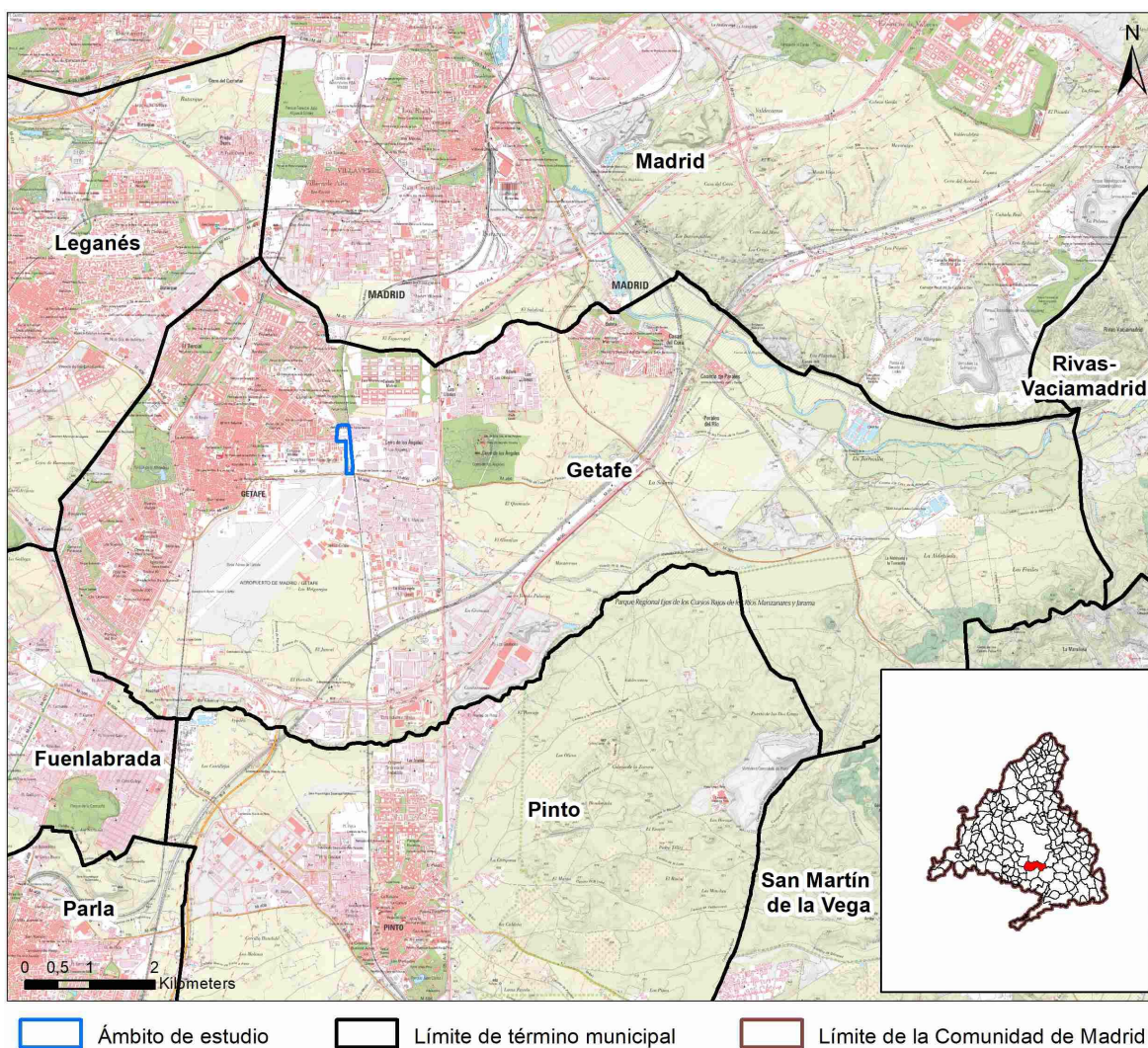


Ilustración 1. Localización del T.M. del ámbito A.A. 02 "La Estación". Fuente: elaboración propia

2.2. PLANEAMIENTO MUNICIPAL VIGENTE

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

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

En la Ficha de Ordenación se recogen las condiciones y parámetros urbanísticos que se deben tener en cuenta para el desarrollo del ámbito A.A. 02 La Estación. Los objetivos establecidos por el PGOU para el ámbito e indicados en la ficha son los siguientes:

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

Las condiciones de desarrollo indicadas en la ficha son:

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

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

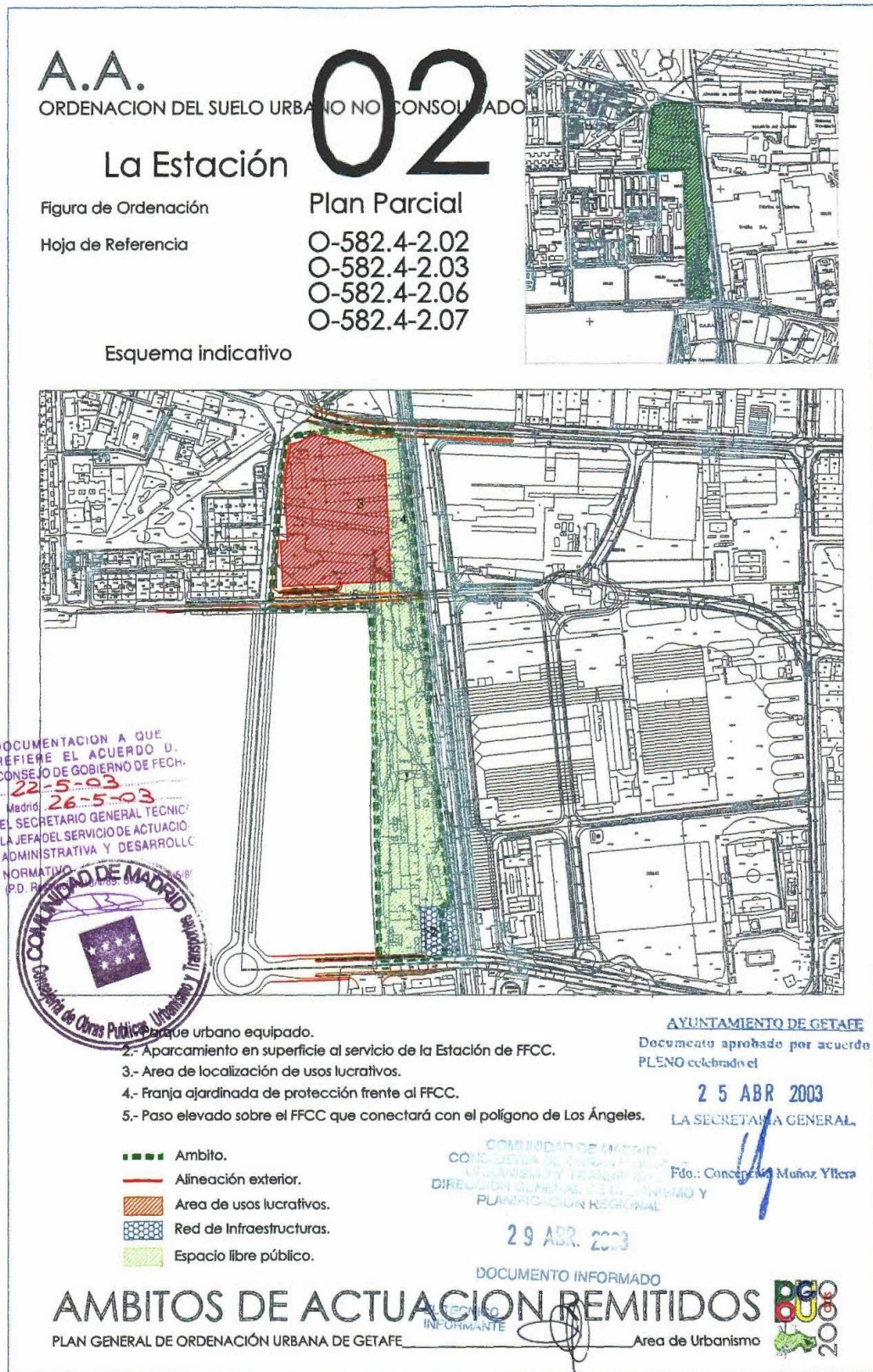


Ilustración 2. Ficha ámbito de actuación PGOU.

DOCUMENTACIÓN A QUE SE
REFIERE EL ACUERDO DEL
CONSEJO DE GOBIERNO DE GETAFE
22-5-03
Madrid, 26-5-03
EL SECRETARIO GENERAL, TECNICO
LA JEFE DEL SERVICIO DE GESTIÓN
ADMINISTRATIVA Y DESPACHO
NORMATIVA
P.D. RES.



FICHA RESUMEN DE CARACTERISTICAS	02
Suelo Urbano No Consolidado	A.A.
Ámbito de Actuación Remitido	
Nombre	La Estación
Figura de Ordenación:	PLAN PARCIAL DE REFORMA INTERIOR
Uso global:	Residencial
Delimitación	La que figura en planos y en el esquema indicativo

Dimensiones

Superficie total de la actuación (m²s):	(*)	82.340,00
Superficie de suelo destinado a usos lucrativos (m²s):		26.174,00
Superficie de cesiones de suelo para Redes Públicas (m²s):		64.794,00
Superficie máxima construible (m²t):		67.643,00
Número máximo de plantas:		V y VI
Estimación de la capacidad de la ordenación:		700 viviendas

Modalidad de gestión

Iniciativa de Planeamiento:	PRIVADA
Sistema de Ejecución:	COMPENSACIÓN
Area Homogénea:	U-12
Coefficiente de Edificabilidad: m²c/ m²s	0,8215

Otros datos

Fecha de aprobación del texto inicial de Convenio:	-
Edificabilidad de cesión al Ayuntamiento m²c	-
Promotor:	-

Objetivos

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

AYUNTAMIENTO DE GETAFE
Pleno de 25 de Abril de 2003

25 ABR 2003

LA SECRETARIA GENERAL

Condiciones para el desarrollo

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

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

PLAN GENERAL DE ORDENACION URBANA DE GETAFE

Area de Urbanismo



Ilustración 3. Ficha ámbito de actuación del PGOU. Resumen de características

La superficie total del ámbito A.A. 02 "La Estación" según el PGOU de Getafe es de 90.968,00 m².

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



a Zona Verde Pública (8.628 m²). Dicha superficie, de titularidad municipal, no genera aprovechamiento urbanístico al tratarse de un suelo cedido destinado a Zona Verde (red pública), carente de edificabilidad lucrativa. En consecuencia, queda excluida del cómputo del aprovechamiento al no constituir un suelo patrimonizable.

El coeficiente de edificabilidad establecido para el A.A. 02 es de 0.8215 m²c/m²s siendo la superficie máxima construible de 67.643,00 m²c. La ficha incluye una estimación del número de viviendas resultantes de la ordenación, que alcanza las 700 viviendas.

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

Además, se fija la superficie de cesiones de suelo para las Redes Públicas, que asciende a 64.794 m²s, pese a que el PGOU establece los estándares totales en 64.643 m² señalando que la diferencia entre la superficie de Redes Generales requerida y la prevista en el ámbito será monetizada conforme a las determinaciones de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid.

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

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

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

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

En tanto no se aprueben definitivamente los instrumentos de planeamiento de desarrollo correspondientes, las actividades industriales existentes tendrán la consideración de fuera

de ordenación, no permitiéndose más que las obras de consolidación, mantenimiento y ornato público que sean necesarias mientras dure la actividad. Queda prohibido cualquier aumento de superficie, ampliaciones, reformas integrales, así como las que supongan cambio de la actividad.

- *Tipología Edificatoria.*

Manzana Abierta/Edificación Abierta.

- *Condiciones de volumen:*

Las establecidas en la correspondiente ficha del A.A. 02

- *Condiciones de uso.*

Uso característico: Residencial

Usos compatibles: Los fijados en la ficha de subzona de ordenanza

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

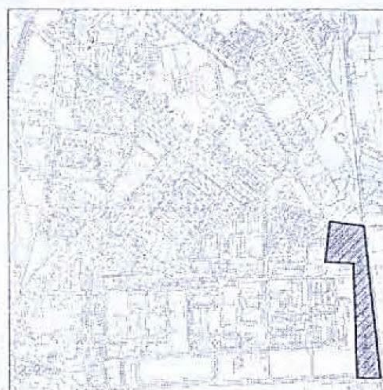
SUELO URBANO

16C
ESTACIÓN

ESTACIÓN

R - 582.31.8	R - 582.41.9	R - 582.42.6
R - 582.31.12	R - 582.42.2	R - 582.42.7
R - 582.41.5	R - 582.42.3	

R - 582.31.8	R - 582.41.9	R - 582.42.6
R - 582.31.12	R - 582.42.2	R - 582.42.7
R - 582.41.5	R - 582.42.3	



AYUNTAMIENTO DE GETAFE

ÁREA HOMOGÉNEA

PLENO celebrado el

U-XVLC

2 APR 2003

LA SECRETARIA GENERAL

PARCELA 4

Fuente: FARGE, Recepción Mínima y Máxima	Superficie (m ²)	
	FRENTE MINIMO (m)	
ALTURA MAXIMA NORMAL	Nº DE PLANTAS (INCLUIDA LA BAJA)	
	ALTURA MAX. (m)	
ALTURA LIBRE INTERIOR MINIMA	PLANTA BAJA (m)	
	PLANTA PISOS (m)	
RETRANQUEOS MINIMOS		SEGÚN LAS DETERMINACIONES DE LOS INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO DE DESARROLLO DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN A.A.-2
% OCUPACION SOBRE SOLAR		
TIPOLOGIA EDIFICATORIA		MA/EA
APROVECHAM. TIPO (m ² RCL/m ² S)		0,80454

USO
CARACTERIST.

USO CARACTERIST.	RESIDENCIAL COLECTIVO	
USOS COMPATIBLES	GARAJE	LIMITADO
	INDUSTRIAL	VER OBSERVACIONES
	TERCIARIO COMERCIAL	LIMITADO
	TERCIARIO OFICINAS	LIMITADO
	TERCIARIO HOTELERO	LIMITADO
	TERCIARIO RECREATIVO	LIMITADO
	GENERAL DOTACIONAL	LIMITADO

SE DELIMITA EN ESTA SUBSECCION DE ORDENANZA EL ÁMBITO DE ACTUACIÓN A.A. 2, PARA EL QUE SERÁ PRECEPTIVA LA APROBACIÓN DE LOS CORRESPONDIENTES INSTRUMENTOS DE PLANEAMIENTO DE DESARROLLO.

EN TANTO NO SE APRUEBEN DEFINITIVAMENTE LOS INSTRUMENTOS DE DESARROLLO RESPECTIVOS, LAS ACTIVIDADES INDUSTRIALES EXISTENTES TENDRÁN LA CONSIDERACIÓN DE FUERA DE ORDENACIÓN, NO PERMITIÉNDOSE MÁS QUE LAS OBRAS DE CONSOLIDACIÓN, MANTENIMIENTO Y OÍMPIO PÚBLICO QUE SEAN NECESARIAS MIENTRAS DURE LA ACTIVIDAD, QUEDA PROHIBIDO CUALQUIER AUMENTO DE SUPERFICIE, AMPLIACIONES, REFORMAS INTEGRALES, ASÍ COMO LAS QUE SUPONGAN CAMBIO DE LA ACTIVIDAD.

LIMITACIONES DE LOS USOS COMPATIBLES SEGÚN "CUADRO DE COMPATIBILIDADES DE LOS USOS", REGULACIÓN DE LA INTENSIDAD Y CONDICIONES DE LOS USOS.

CONDICIONES HIGIENICAS DE CALIDAD Y DE SEGURIDAD DE LA EDIFICACIÓN SEGÚN CAPÍTULO 2º DEL TÍTULO VI DE LAS NN.UU. Y O.O. DEL PLAN.

CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN

Ilustración 4. Zona de Ordenanza 16C del PGOU

2.3. DESCRIPCIÓN DEL ESTADO ACTUAL

2.3.1. Interior del A.A. 02

2.3.1.1. Edificaciones existentes

En el interior del propio ámbito, al norte, se encuentra la empresa Arcelor Mittal, dedicada al almacenaje y distribución al por mayor de hierros y aceros, junto a la rotonda de la calle Fundidores en la zona norte del ámbito, con una superficie de 5.700 m² en la nave principal y 2.000 m² a naves adyacentes y 400 m² de oficinas entre otros anexos.

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

En las proximidades de la Estación de Cercanías, al sur del ámbito, la Empresa Metrópolis Desarrollos Inmobiliarios tenía un taller mecánico (sin uso actualmente) y utilizaba parte de la nave, para cafetería y restaurante (también sin actividad actualmente). La primera tiene una superficie de 5.700 m² en su nave principal y unos 2.000 m² en las naves adyacentes. La segunda tiene zona de taller mecánico de unos 550 m², y otros 300 m² adyacentes para el almacenamiento de vehículos; además de la parte destinada a Cafetería Restaurante, con una superficie total de 330 m².

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

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



Ilustración 5. Edificaciones existentes

2.3.1.2. Red viaria

La zona de actuación queda delimitada por una serie de viales existentes, que se concretan del siguiente modo:

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



Ilustración 6. Localización del ámbito - red viaria existente

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



Ilustración 7. Calle fundidores. Fuente: Google maps.

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



Ilustración 8. Glorieta norte

El **Camino Viejo de Pinto** constituye una calle de doble sentido de circulación que discurre de norte a sur entre la calle Fundidores, con la que conecta mediante una glorieta, y la Avenida de Los Ángeles. Esta calle presenta una anchura media total de unos 16,5 m, actualmente se encuentra en

ejecución la licitación de obras que tiene como objetivo la Ejecución de las obras de remodelación urbana de la calle Camino Viejo de Pinto en el Barrio Juan de la Cierva del municipio de Getafe.

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

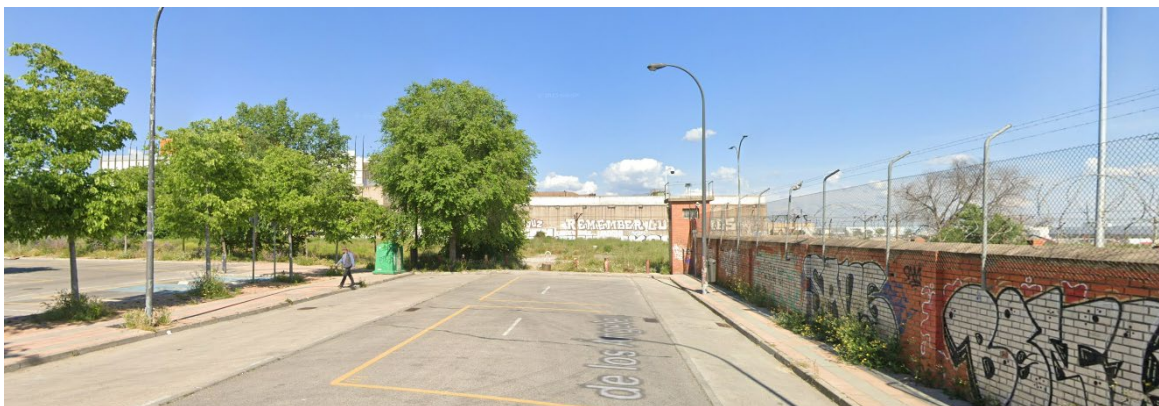


Ilustración 9. Avenida de los Ángeles

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



Ilustración 10. Área de aparcamiento provisional. Calle Camino Viejo de Pinto c/v Avenida de Los Ángeles.

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



Ilustración 11. Paseo de John Lennon. Fuente: Google maps

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

2.3.1.3. Infraestructuras ferroviarias

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

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



Ilustración 12. Línea de ferrocarril de Cercanías y estación de Getafe Industrial

2.3.1.4. Red de saneamiento

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

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

Estos dos colectores prosiguen hacia el Este, llegando finalmente a las dos depuradoras ubicadas en la zona este del municipio, pasando previamente por un gran tanque de tormentas. Se trata de las denominadas **EDAR Sur** y **EDAR Arroyo Culebro**.

2.3.1.5. Red de abastecimiento

El ámbito de actuación cuenta con red de distribución de agua de abastecimiento, gestionada por el Canal de Isabel II. En conjunto, se trata de una red mallada que cubre todo el entorno de actuación. El depósito de abastecimiento se localiza al suroeste del núcleo urbano.

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

2.3.1.6. Energía eléctrica

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

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

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

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

2.3.1.7. Telecomunicaciones

Las conducciones de telefonía existentes se ubican sobre las vías que rodean el ámbito.

2.3.1.8. Alumbrado público

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

Red de gas natural

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

2.3.2. Entorno del A.A. 02 "La Estación"

2.3.2.1. Edificación

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

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

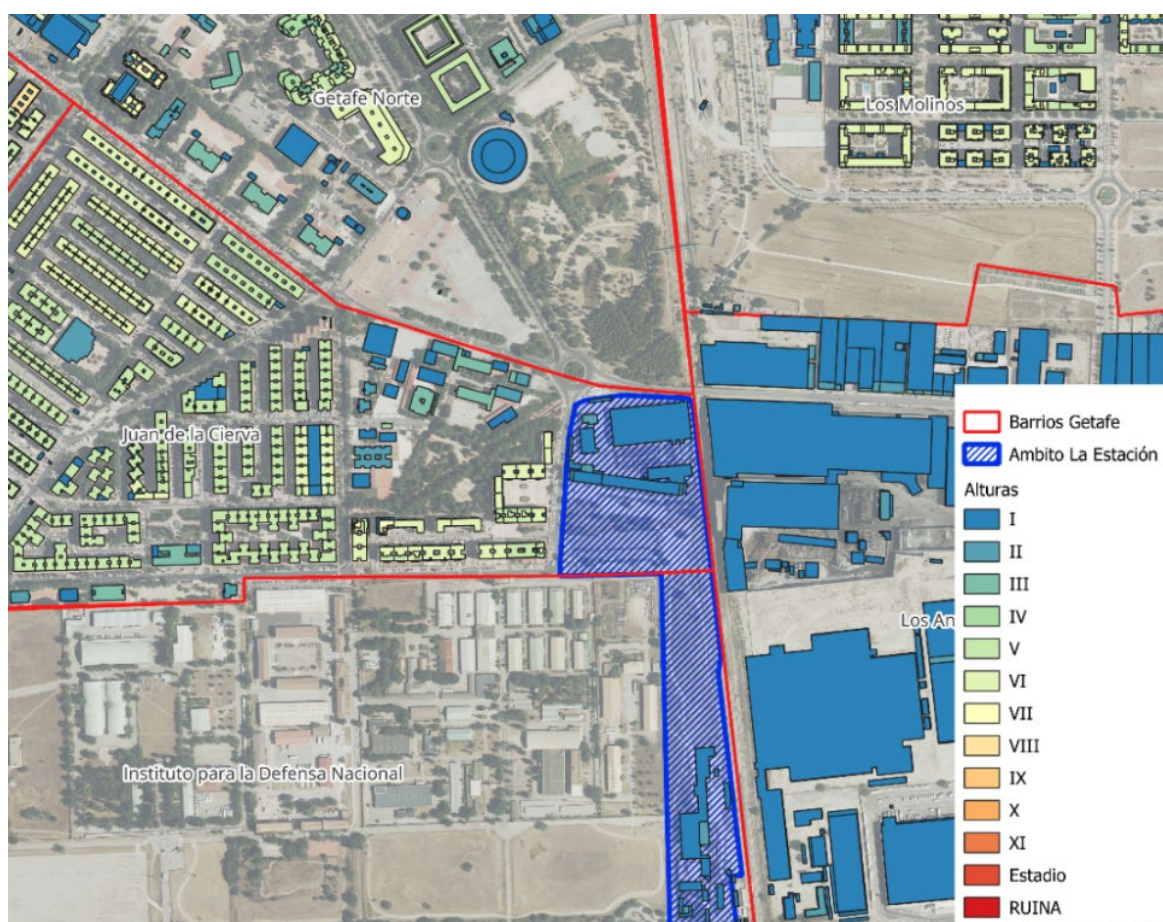


Ilustración 13. Número de Plantas de las edificaciones

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

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

2.3.2.2. Equipamientos

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

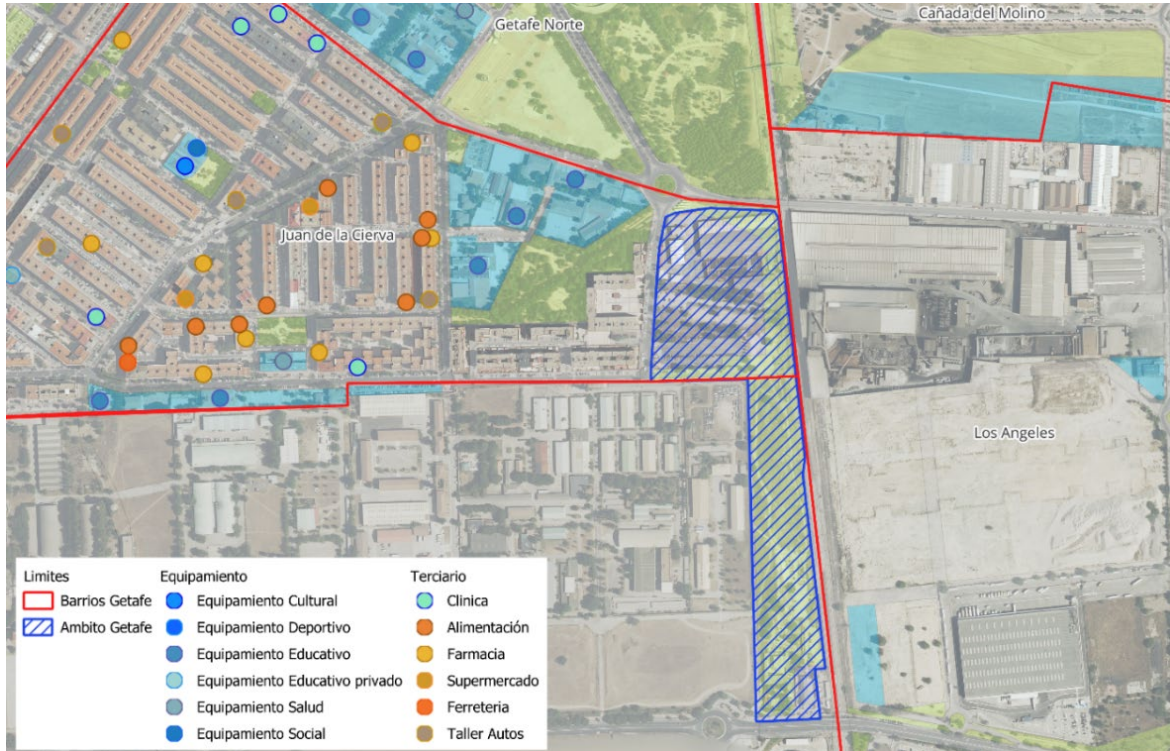


Ilustración 14. Localización Equipamientos - Usos terciarios

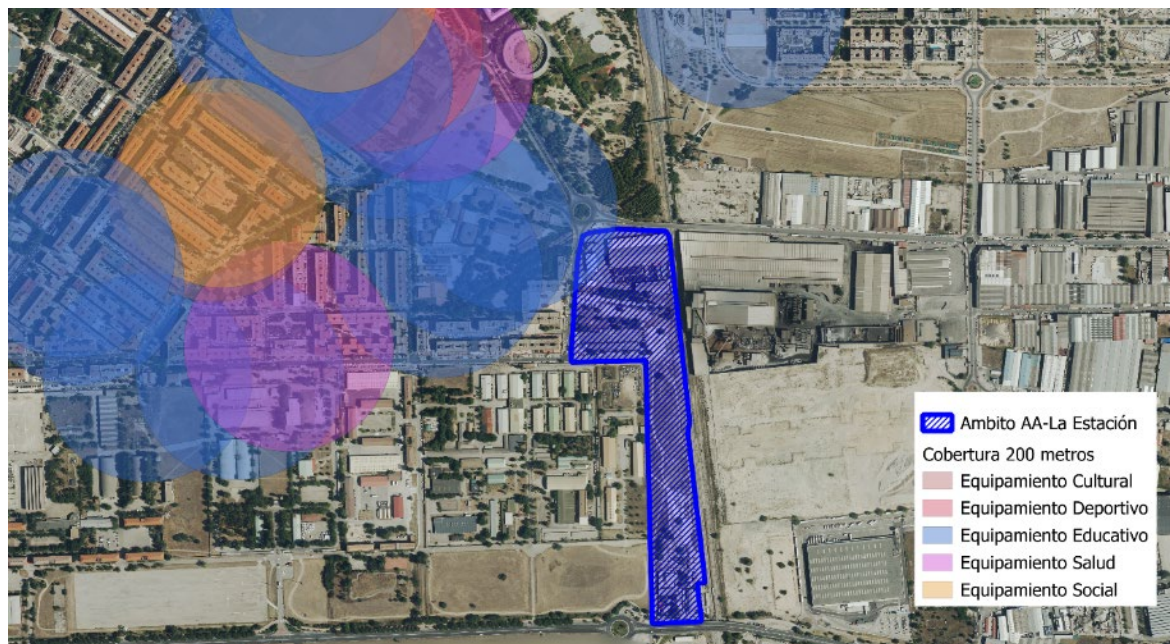


Ilustración 15. Cobertura de equipamientos – distancia 200m

Frente a la cobertura del servicio de transporte público, se logra identificar la existencia de dos paradas de autobús en el linde con la Calle Camino Viejo de Pinto, y a menos de 200 m, sobre la Av. Los Ángeles, la existencia de dos más. Además, en el linde sur se localiza la estación de cercanías, la cual permite una conexión directa con la Capital.

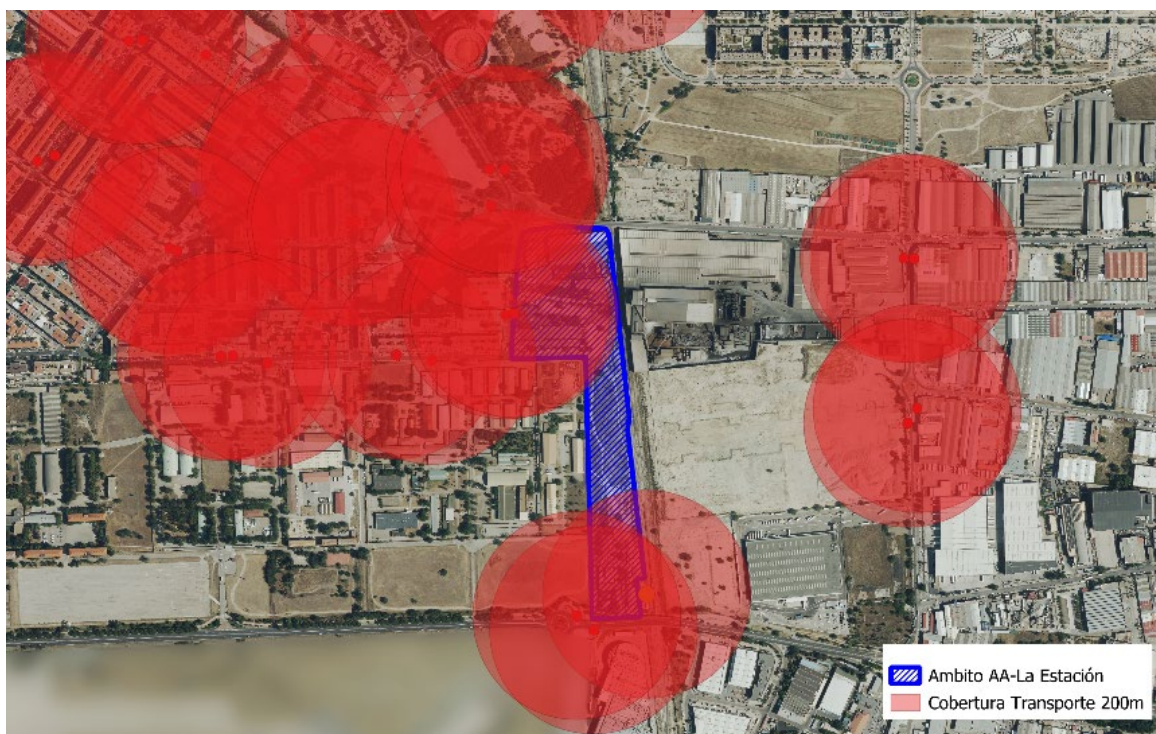


Ilustración 16. Cobertura paradas de autobús - 200m

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



Ilustración 17. Localización paradas autobús - tramos ciclovía

2.3.2.3. Proyectos de transformación del entorno

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

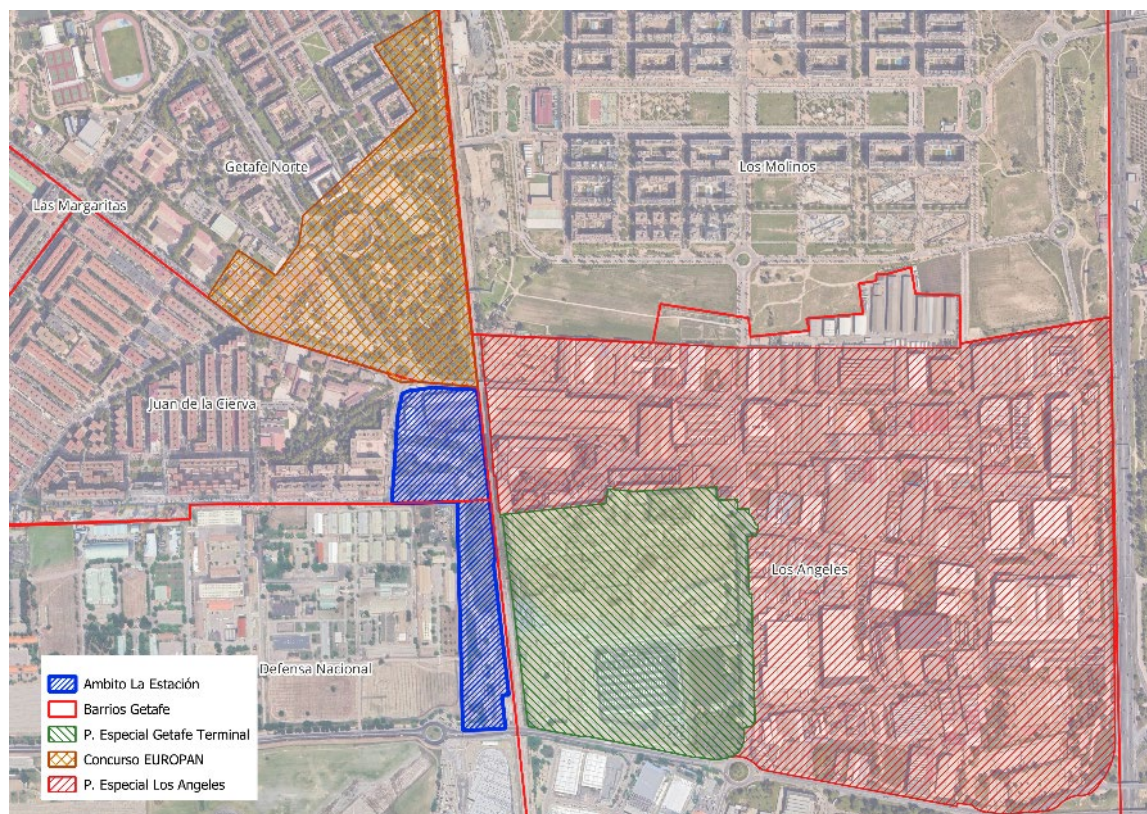


Ilustración 18. Localización de los proyectos de transformación del entorno

Polígono de Los Ángeles

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

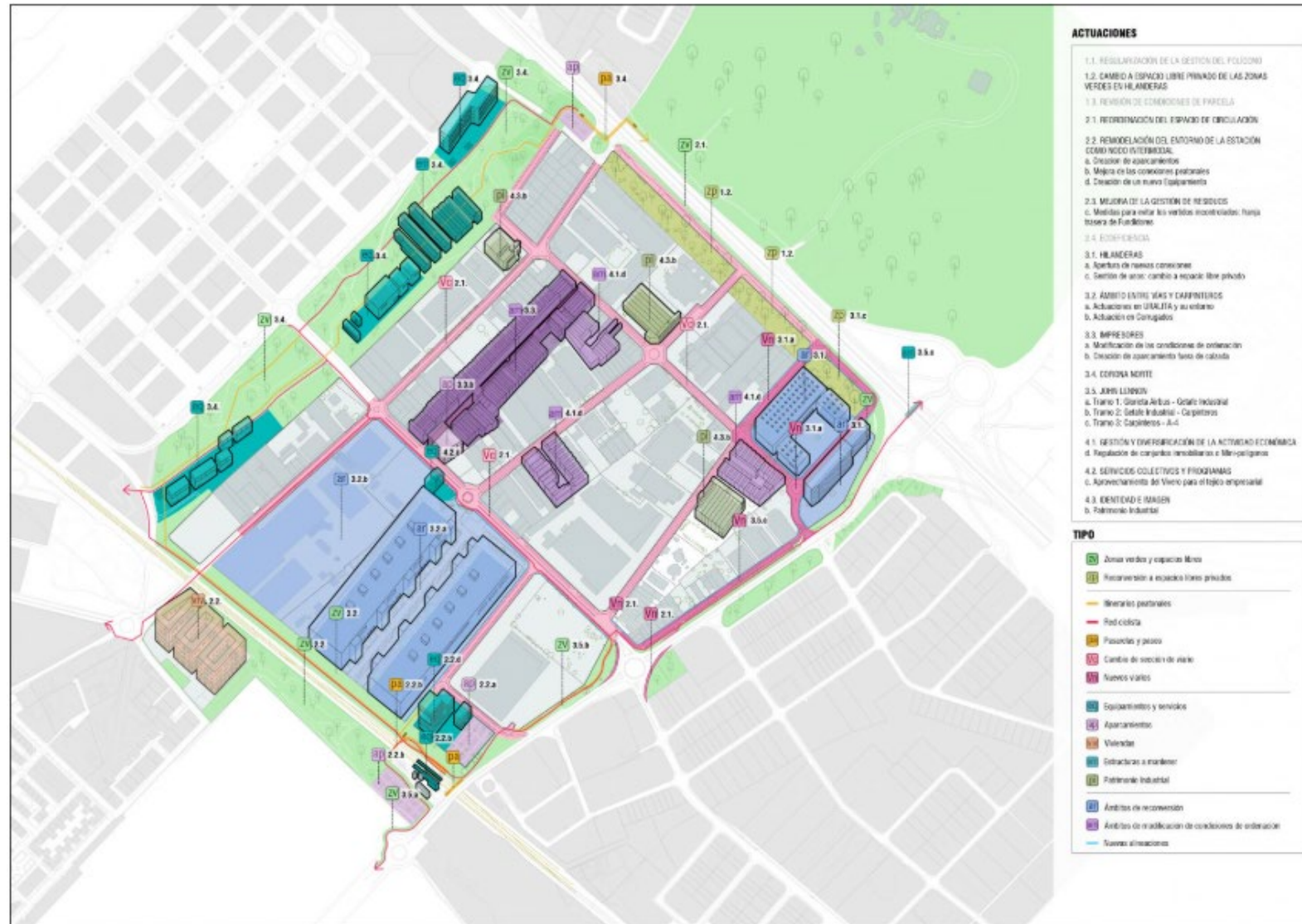


Ilustración 19. Actuaciones. "Plan de Renovación, Regeneración y dinamización del Polígono Industrial de Los Ángeles de Getafe"

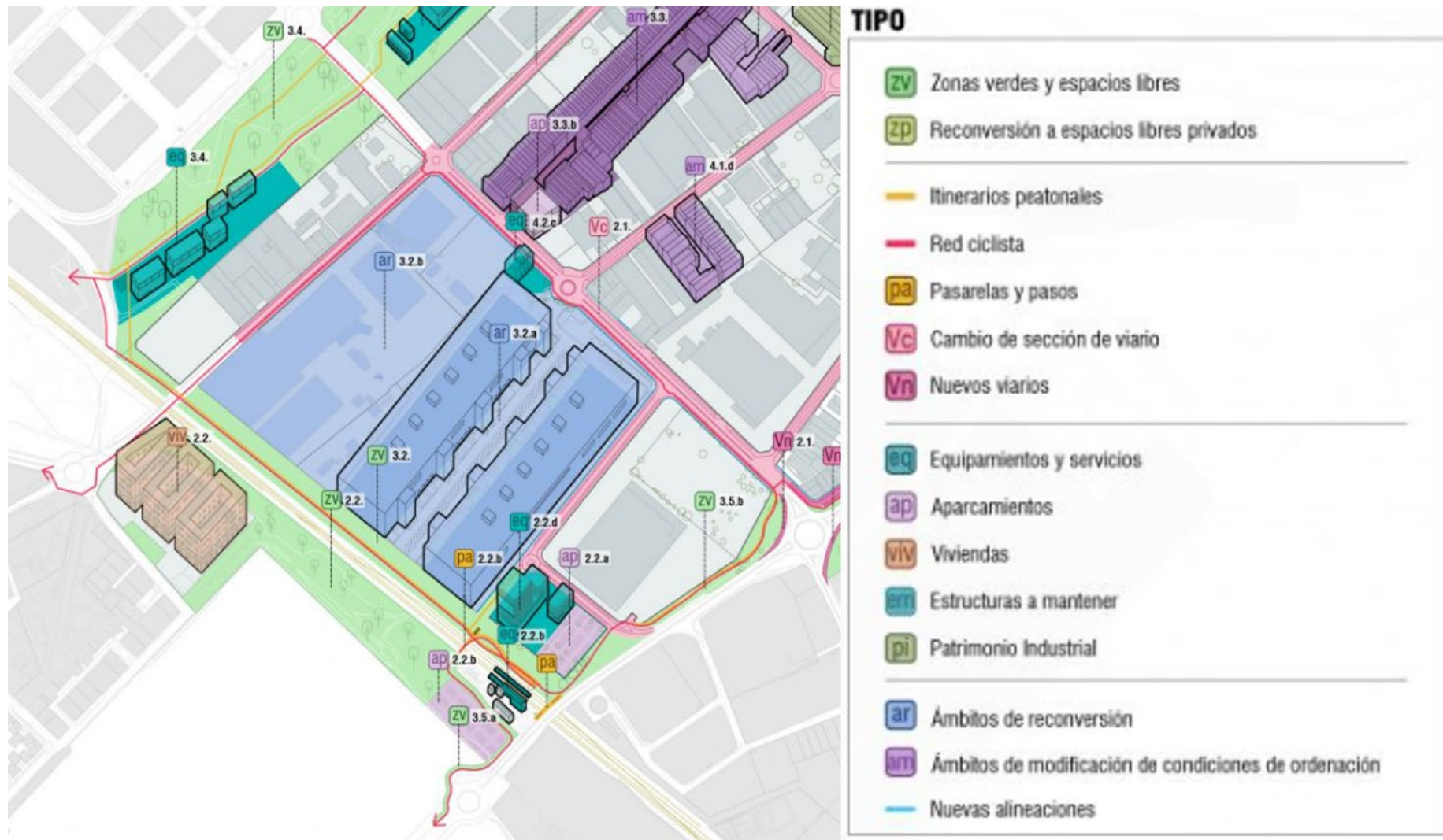


Ilustración 20. Actuaciones sobre ámbito AA-02 La Estación "Plan de Renovación, regeneración y dinamización del polígono industrial de Los Ángeles de Getafe"

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

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

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

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

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

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

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

Por tanto, el cese de la actividad de CORRUGADOS GETAFE, S.L.U. **solo elimina una fuente potencial de impacto ambiental, sino que también viabiliza** el uso residencial del ámbito, la eliminación del uso industrial se alinea con los objetivos estratégicos de renovación del tejido urbano, regeneración o reconversión urbana del municipio de Getafe, y en particular del polígono industrial Los Ángeles, donde se localiza la parcela objeto del proyecto.

Plan Especial "Getafe Terminal"

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

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

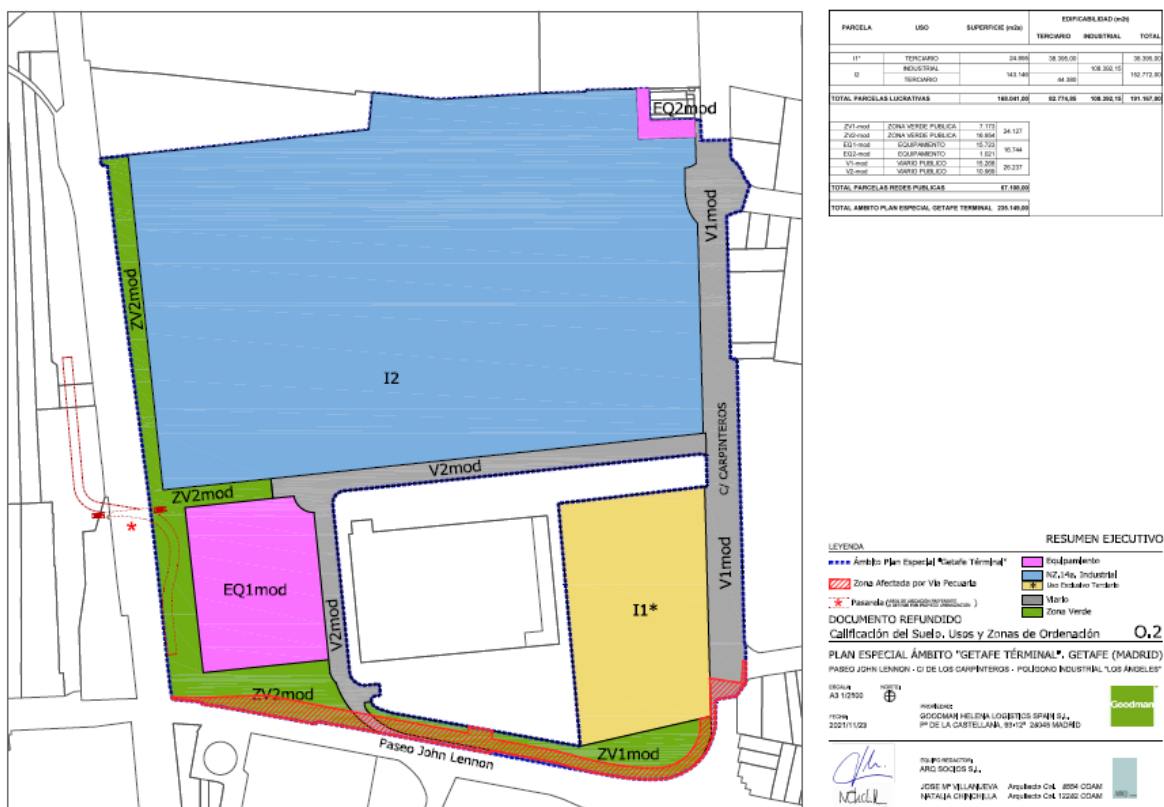


Ilustración 21. Plano calificación del Suelo. Usos y Zonas de Ordenación - Plan Especial Getafe Terminal.

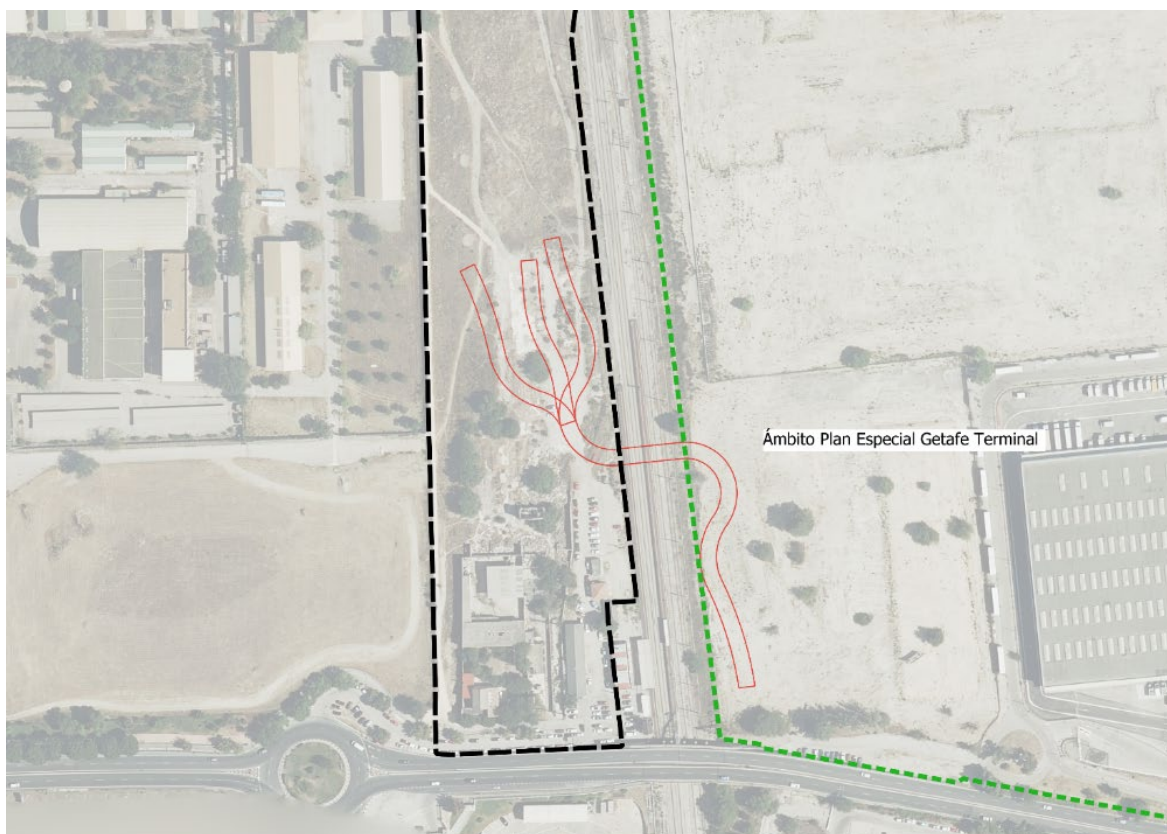


Ilustración 22. Plano localización pasarela Plan Especial Getafe Terminal.

EUROPAN

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

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

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

El emplazamiento lo ha propuesto el Ayuntamiento de Getafe, con 1,3ha de superficie.



Ilustración 23. Ámbito EUROPAN

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

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

Al analizar estas propuestas, se evidencia lo siguiente:

- Intervención principal; La actuación más significativa se concentra en la plaza de toros.
- Intervenciones secundarias; Las acciones sobre el espacio público circundante son de carácter secundario y se limitan estrictamente al ámbito definido por el concurso.

Calle Camino Viejo de Pinto

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

- Demoler el pavimento necesario para ampliar las zonas peatonales, incluyendo aceras, espigones, dársenas de transporte público y vados. Posteriormente, se rehabilitará el pavimento existente debido a su deterioro estructural, especialmente en el cruce con la avenida de Las Ciudades y la calle Fundidores.
- Se acondicionarán dos paradas de transporte público, ampliando la plataforma en acera según la normativa del consorcio de transportes, y se reservará espacio para futuras marquesinas.
- Respecto al aparcamiento, se mantienen las ubicaciones originales: en batería en el margen izquierdo y en línea en el derecho.

A continuación, se incluye un cuadro con el estado de desarrollo de los proyectos de transformación analizados:

Tabla 1. Estado de los proyectos de transformación del entorno

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

2.3.3. Diagnóstico del estado actual

Los elementos expuestos anteriormente permiten reconocer los elementos que determinan o condicionan la futura ordenación del ámbito.

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

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

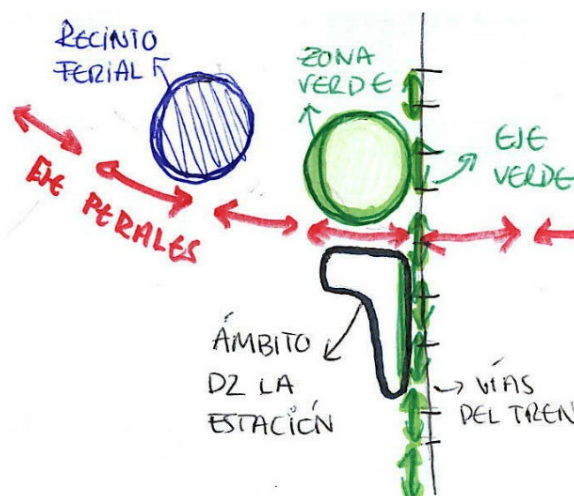


Ilustración 24. Esquema elementos estructurantes del ámbito

Movilidad

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

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

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

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

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

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

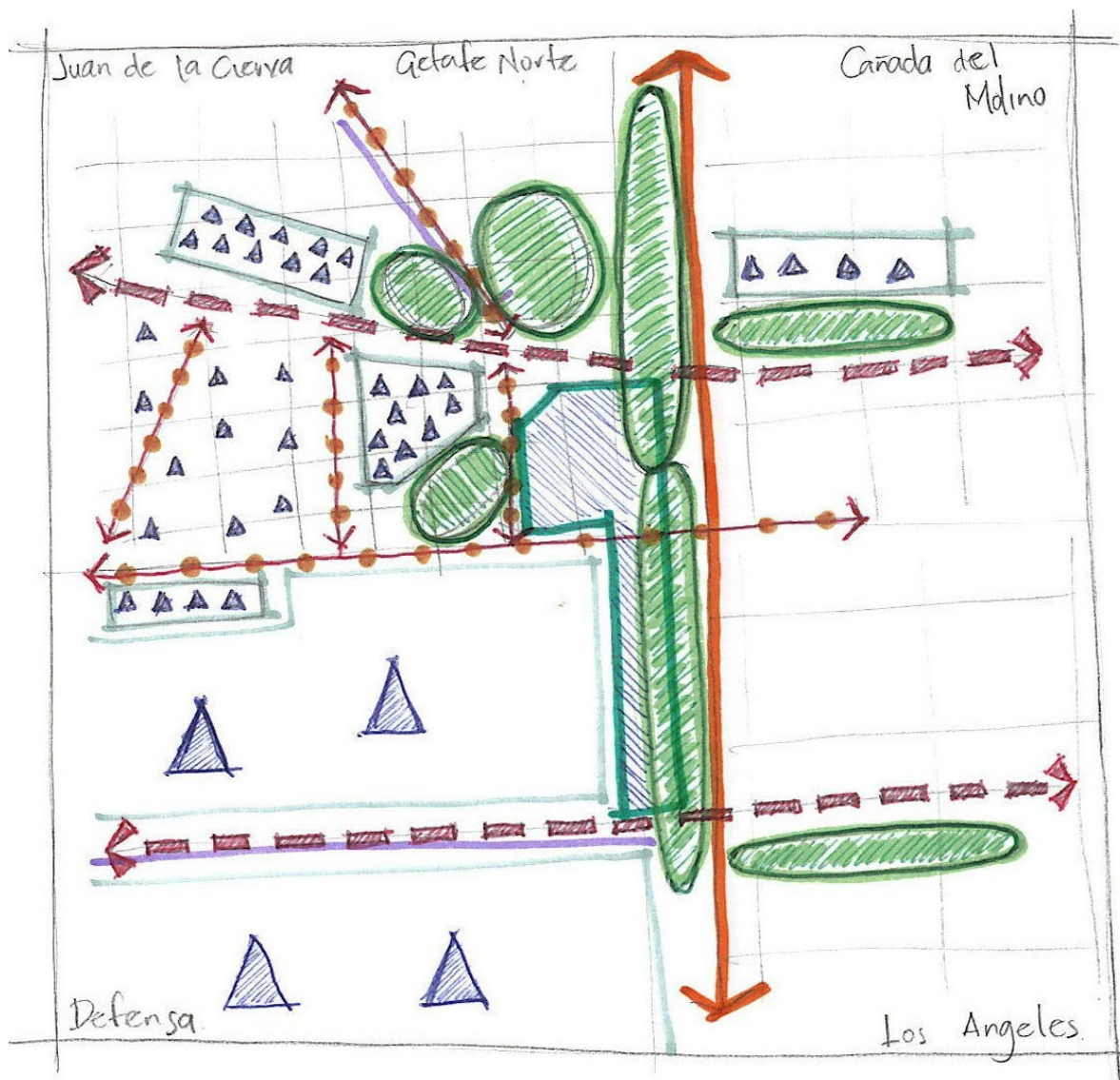


Ilustración 25. Esquema estructura urbana del entorno del ámbito La Estación

Equipamientos

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

Espacio Público y Zonas Verdes

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

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

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

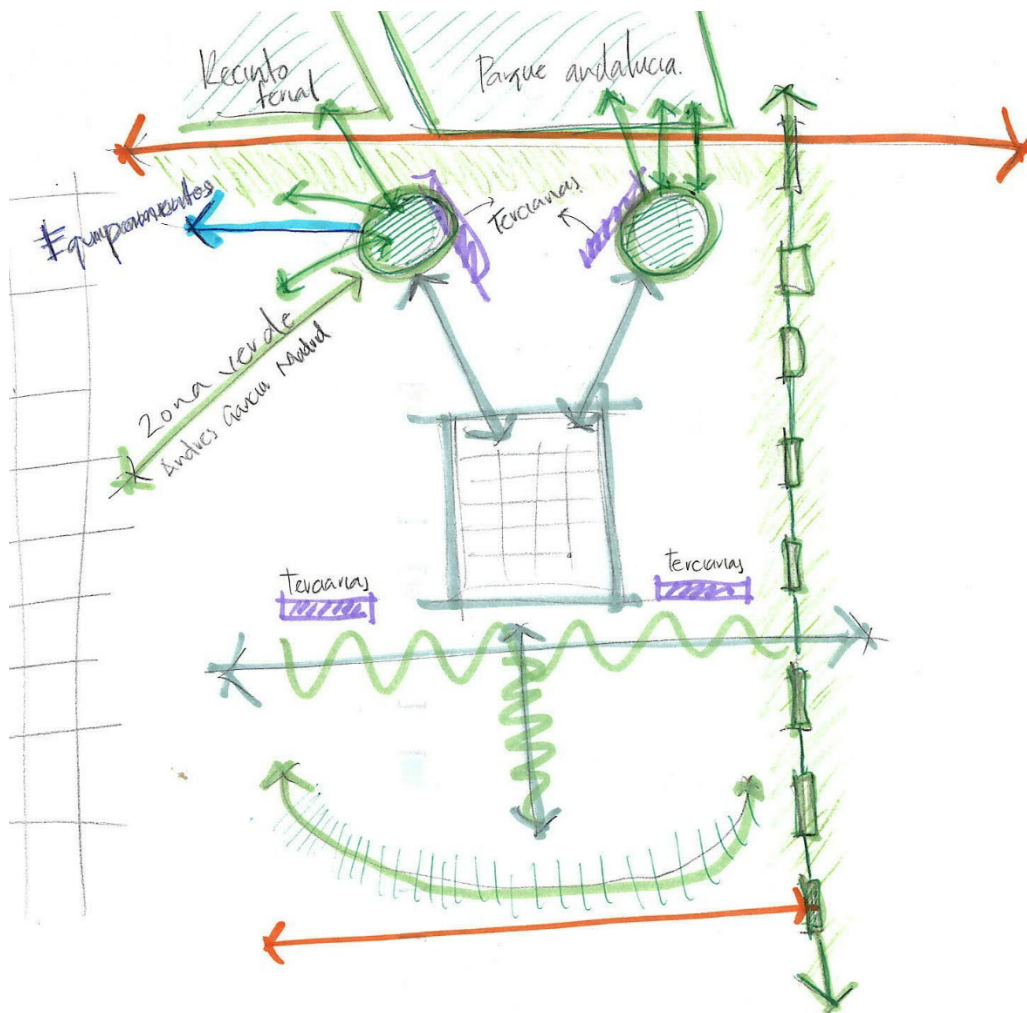


Ilustración 26. Elementos que condicionan la ordenación del ámbito A.A. 02 La Estación

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

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

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

Conclusiones

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

- La actuación de soterramiento del paso elevado de la Calle fundidores, es un elemento determinante para la integración y articulación del ámbito A.A. 02 La Estación y del polígono Los Ángeles con la estructura verde planteada y existente.
- Es necesario la conexión desde la esquina noroeste, norte y noreste del ámbito, con los equipamientos, zonas verdes y espacios públicos existentes.
- Se deberá considerar los elementos contenidos en la ficha del PGOU, en especial la conexión y alineación que se plantea el numeral 5. Paso elevado sobre el FFCC que conectara con el polígono de Los ángeles.
- La nueva ordenación deberá contemplar usos terciarios en primera planta, buscando generar interacciones sociales y de barrio.
- Se deberá articular o unir los tramos de la ciclovía existentes, en el parque Andalucía al norte del ámbito y el tramo localizado sobre el Paseo John Lennon que inicia/termina en la estación de Getafe Terminal.
- No se evidencia la necesidad de la vía norte-sur trazada en paralelo al cuartel militar podría modificarse, en caso de justificarse la innecesaridad para la movilidad vehicular del ámbito y sus alrededores.
- Se considera que la ordenación del ámbito A.A. 02 "La Estación", no debería replicar las condiciones de los nuevos desarrollos residenciales localizados al norte del municipio (manzanas cerradas – urbanizaciones al interior), se deberá propender por una ordenación variada que permita una oferta inmobiliaria diversa.
- Se debe hacer una propuesta de conjunto con la estación de ADIF y con la problemática detectada de aparcamiento descontrolado en la conexión con la M-406.
- Debe estudiarse a partir de los estudios acústicos correspondientes, la posibilidad de que los espacios libres resultantes puedan tener un cierto grado de estancialidad.
- Debe plantearse una solución a las afecciones del trazado de la vía del tren que se armonice con la futura actuación de soterramiento del paso elevado de la Calle fundidores.

2.4. PROPUESTA DE ORDENACIÓN

2.4.1. Objeto

El borrador de planeamiento del A.A. 02 LA ESTACIÓN tiene como objeto garantizar los criterios básicos de ordenación que permitan una adecuada integración urbana del ámbito, favoreciendo la articulación de los sistemas de zonas verdes que estructuran el territorio, así como la implementación de soluciones de movilidad que aseguren su correcta conexión y continuidad con la ciudad existente, la distribución de usos y la delimitación y localización de los sistemas de zonas verdes en coherencia con el planeamiento general vigente en el municipio de Getafe.

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

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

2.4.2. Modelo de ordenación propuesto

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

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

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

Por ello, el modelo de ordenación atiende a los siguientes aspectos:

Estructura viaria y accesos

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

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

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

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

Zonas verdes-equipamientos públicos

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

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

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

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

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

Afecciones

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

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

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

Por ello, la ordenación propuesta se plantea como una solución compatible con el escenario existente, incorporando criterios de separación y mitigación acústica, y queda preparada para integrarse funcional y ambientalmente con un eventual soterramiento futuro de la calle Fundidores.

En este sentido, la disposición de la edificación y de los espacios libres permite establecer una adecuada separación respecto de la fuente de ruido actual, minimizando la exposición directa a la contaminación acústica. Esta solución mantiene su coherencia en el escenario futuro de

soterramiento, en el que los impactos acústicos y de barrera urbana se verán previsiblemente reducidos.

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

2.4.3. Análisis de alternativas

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

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

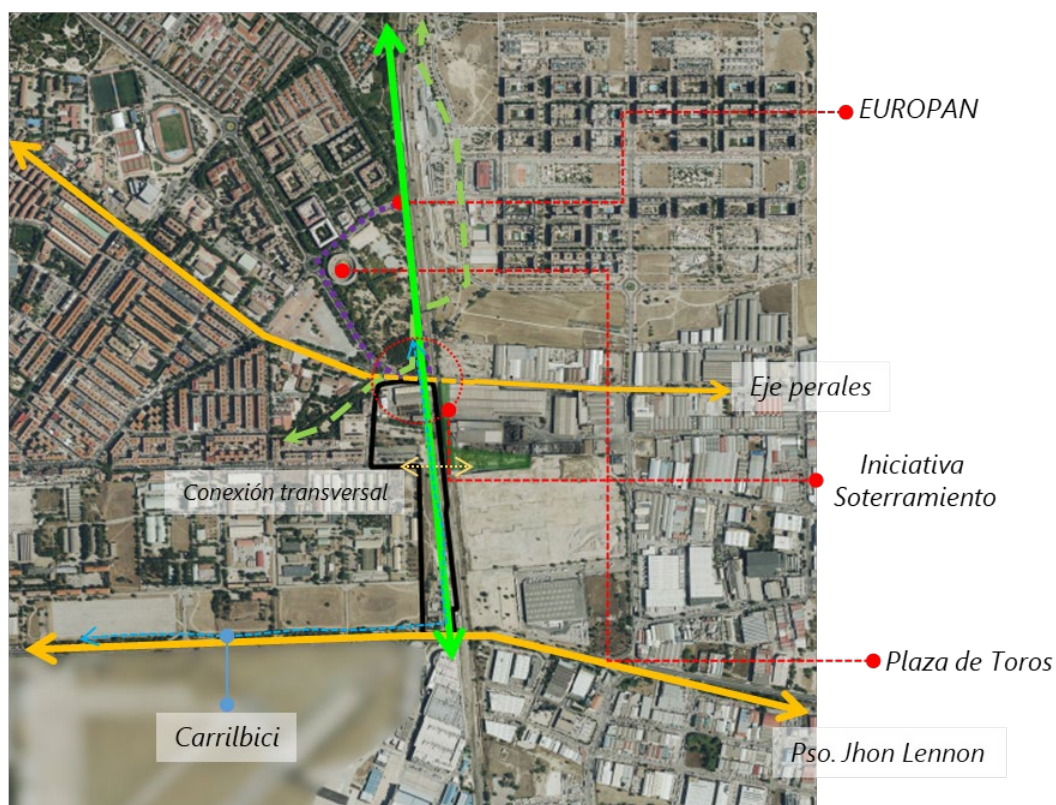


Ilustración 27. Situación de la iniciativa de soterramiento del paso elevado de la calle fundidores

Bajo estos criterios, las alternativas propuestas para el desarrollo del A.A. 02 han sido las siguientes:

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

2.4.3.1. Alternativa 0

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

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

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

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

Calidad del aire y ruido

- Continuidad de las emisiones difusas propias de las actividades industriales y de logística (movimiento de mercancías, maquinaria, tráfico pesado).

- No se implantarán barreras vegetales ni medidas de mitigación del ruido ferroviario.
- Persistencia de los actuales niveles de ruido procedentes del ferrocarril y de las actividades industriales – logísticas.

Movilidad y accesibilidad

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

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

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

2.4.3.2. Alternativa 1

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

Esta ordenación presenta las siguientes características:

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

- La Avenida de Los Ángeles tendrá una parte dedicada al aparcamiento de vehículos rodados, en el linde sur de la zona edificada y cercana al polígono terciario.

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

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

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

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



Ilustración 28. Esquema de ordenación de Alternativa 1

2.4.3.3. Alternativa 2.

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

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

Es importante que la alternativa seleccionada contemple este soterramiento, aun siendo una actuación externa al ámbito, como punto de partida para la propuesta de ordenación.

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

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

La Alternativa 2 plantea una ordenación articulada a partir de la integración de dos sistemas estructurantes: la red de espacios libres junto a los recorridos peatonales y ciclistas, y la red viaria de tráfico rodado. Ambos se diseñan en estrecha relación con los principales elementos del entorno

inmediato, que condicionan y cualifican la propuesta: la franja verde longitudinal situada en el borde Este del ámbito, la vía pecuaria y el sistema de parques Andrés García–Andalucía al noroeste y norte, y la estación de Cercanías Getafe Industrial al sur, este último como un nodo de atracción que hace parte de la movilidad del Municipio.

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

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

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

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



Ilustración 29. Esquema de ordenación de Alternativa 2

2.4.3.4. Comparativa entre alternativas y justificación de la alternativa seleccionada

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

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

Comparativa entre las alternativas			
Variable Urbanística	Alternativa 0	Alternativa 1	Alternativa 2
Valor	Negativo	Neutro	Positivo
Modelo de ordenación	Sin modelo	Ordenación pormenorizada cerrada. Integración parcial al entorno.	Regeneración urbana integrada a su entorno.
Estructura Urbana	Fragmentación. Usos inconexos	Estructura basada en el viario rodado. Continuidad estructura rodada	Estructura integrada que "cose" al municipio dando mayor protagonismo a la conexión peatonal y ciclista
Distribución de usos	Predominio Industrial + aparcamiento en superficie	Residencial + terciario (segregado)	Residencial/terciario integrado+ dotacional
Tipología	Tipología Industrial de Naves aisladas y explanadas	Manzana cerrada	Manzana cerrada y bloque abierto
Espacio Publico	Espacio verde sin continuidad ni protección acústica	Zona verde periférica sin continuidad con el entorno	Zona verde estructurante, continua y conectada con el entorno.
Movilidad/ Peonatol- Ciclista	La propia de un polígono industrial, con tráfico rodado pesado. Sin conexión norte sur	Limitada al interior del ámbito. Se basa en calles vehiculares y aceras. Zona verde desconectada de su entorno	Integrada a su contexto, da continuidad a ejes estructurantes este-oeste y norte-sur. Permeabilidad peatonal y ciclista a través de las zonas edificadas y zonas verdes
Contaminación acústica y atmosférica	El uso genera nuevo ruido y contaminación	Mitigación mediante barreras (caballón).	Reducción del impacto acústico mediante barreras y mediante la separación de las fuentes de ruido

Seguridad	Menor que en zonas residenciales por la baja ocupación en horas no laborables	Zonas cerradas y poco permeables pese a ser un uso residencial. Zona verde desconectada	Continuidad de todo el espacio público, integración de la zona verde en el espacio residencial y dotaciones asociadas.
Integración Urbana	Nula	Leve	Alta

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

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

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

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

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

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

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

2.4.4. Descripción de la propuesta de ordenación

2.4.4.1. Descripción de la propuesta

Zonas Verdes – Espacio Libre

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

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

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

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

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

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



Ilustración 30. Esquemas diseño urbano empleados

Red viaria - Movilidad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.4.4.2. Edificabilidad. Aprovechamientos y usos

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

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

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

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

La ordenación del ámbito A.A. 02 La Estación, asigna las siguientes edificabilidades:

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

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

Dado lo anterior, dichos usos no forman parte del contenido lucrativo del suelo ni generan aprovechamiento urbanístico, sino que constituyen elementos estructurantes del sistema urbano. En

consecuencia, aun cuando se implanten sobre edificaciones preexistentes y no procedan de una cesión obligatoria, no se considera computable a efectos de aprovechamiento lucrativo

2.4.4.3. Uso global

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

2.4.4.4. Red viaria. Clasificación

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

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

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

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

2.4.4.5. Cuantificación de la propuesta

Cuadro de superficies y edificabilidades. Alternativa 2			
USO	Identificación		Superficie m ²
VIVIENDA	VL		54.115,28
	VP		13.530,72
	TOTAL		67.643
DOTACION – NAVE EXISTENTE	DOT		N/A
USO	Identificación		Superficie m ² s
ZONA VERDE	RG	ZV.RG-1	43.292,13
	RL	ZV.RL-1	17.510,88
	TOTAL		54.451,38
RED VIARIA	RG	RV.RG-1	*
	RL	RV.RL-1	*
	SUBTOTAL		*
	TOTAL		*
EQUIPAMIENTO	EQ	RL-EQ	3.506,22
	DOT	DOT-1	4331.67
	TOTAL		3.506,22
INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA	IF	IF.RG-1	9.818,67
	SUBTOTAL		9.818,67

Cuadro Resumen de Reserva de superficie destinada a Redes Públicas

REDES PÚBLICAS	ESTANDAR EXIGIDO	SUPERFICIE MÍNIMA EXIGIDA para una edificabilidad de 67.643 m²c		SUPERFICIE PROPUESTA	
	(L.S.C.M. y PGOU Getafe)	Superficie	Total	Parcial	TOTAL
REDES LOCALES					
Red Local de Zonas Verdes y Espacios Libres (ZV.RL)	LEY DEL SUELO DE LA COMUNIDAD DE MADRID: 30 m²s/100 m²c para el total de las redes locales, de los cuales al menos el 50% se destinarán a espacios libres públicos arbolados	10.146	20.292	17.510,8	17.510,8*
		10.146			
Red Local de Infraestructuras de Comunicaciones Viarias (RV.RL)					
REDES GENERALES					
Red General de Zonas Verdes y Espacios Libres (RG-ZV)	LEY DEL SUELO DE LA COMUNIDAD DE MADRID: 20 m²s/100 m²c para el total de las redes generales.	13.528	47.350*	43.292.13	56.735,95*
Red General de Equipamientos (RG-EQ)		13.528		3.627,25	
Red General de Infraestructuras de Comunicaciones Viarias (RV.RG)	PGOU GETAFE: 70 m²s/100 m²c	47.350			
Infraestructura Ferroviaria (IF.RG)					9.816,67
*Se compara con la mayor exigencia					
Total Redes Públicas		67.643*			

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

4. POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES

Se expone a continuación un diagnóstico previo del área de actuación que ayude en la identificación de los potenciales efectos previsibles relacionados con el borrador de planeamiento del A.A. 02 "La Estación" del PGOU de Getafe.

En fases posteriores de la Evaluación Ambiental el Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) deberá valorar minuciosamente los posibles efectos de la ordenación propuesta en dicho ámbito.

4.1. CLIMATOLOGÍA

4.1.1. Descripción

Getafe se encuentra en una zona de clima mediterráneo continental. Se caracteriza por inviernos de temperaturas no excesivamente extremas, con un período de heladas amplio y veranos severos.

Por lo que respecta al régimen de humedad, los índices de humedad mensuales y anuales, la lluvia de lavado, la distribución estacional de la pluviometría, etc., lo definen como Mediterráneo seco. La característica fundamental de este clima es que coincide la estación más calurosa con la ausencia de lluvias, lo que origina un importante déficit hídrico durante los meses de verano, que en los años menos lluviosos puede abarcar el otoño o todo el año en casos extremos.

Según la información disponible en el Visor de Escenarios de Cambio Climático, la estación meteorológica más próxima al ámbito de estudio es la denominada Getafe "Base Aérea" (clave 3200), situada a aproximadamente 1,3 km al suroeste.

Tabla 2. Datos generales de la estación termopluviométrica Getafe "Base Aérea". Fuente: AdapteCCA.

NOMBRE	ALTITUD	LATITUD	LONGITUD	AÑO INICIO	AÑO FIN
Getafe "Base Aérea"	617 m	40 °30' N	3° 72' W	1975	2020

Esta estación tiene datos de temperaturas y precipitaciones de 46 años, recogidas entre los años de 1975 y 2020. Un resumen de los mismos puede consultarse en la Tabla 2.

Tabla 3. Datos termopluviométricos de la estación Getafe "Base Aérea". Fuente: AdapteCCA

Mes	T	TMa	Tma	R	R24	ETP
Enero	6,45	11,04	1,85	0,96	9,97	30,65
Febrero	7,99	13,00	2,99	1,15	11,83	43,37
Marzo	10,98	16,66	5,30	0,93	10,95	80,28
Abril	13,20	18,84	7,55	1,43	15,12	104,93
Mayo	17,33	23,40	11,26	1,20	14,06	149,26
Junio	22,83	29,46	16,20	0,63	10,70	188,39
Julio	26,35	33,43	19,26	0,29	5,79	216,27
Agosto	25,90	32,81	18,99	0,35	7,74	189,41
Septiembre	21,67	27,96	15,38	0,78	13,12	128,18
Octubre	15,89	21,19	10,59	1,52	15,30	75,02
Noviembre	10,20	14,83	5,57	1,55	14,94	38,56
Diciembre	7,14	11,35	2,93	1,37	13,19	26,39

T: Temperaturas medias mensuales (°C)

TMa: Temperatura media mensual de las máximas absolutas (°C)

Tma: Temperatura media mensual de las mínimas absolutas (°C)
R: Pluviometría media mensual (mm/día)
R24: Precipitación máxima en 24 horas (mm/día)
ETP: Evapotranspiración potencial mensual (mm/mes)

Según datos de la estación termopluviométrica Getafe "Base Aérea". la temperatura media mensual más baja es de 6,45°C y se ha registrado en el mes de enero, mientras que la temperatura media mensual más alta ha sido de 26,35°C y se ha registrado en el mes de julio.

La temperatura media mensual de las máximas absolutas del mes más cálido ha sido de 33,43 °C y se ha registrado en el mes de julio, mientras que la media mensual de las mínimas absolutas del mes más frío se ha registrado en el mes de enero y ha sido de 1,85°C.

En cuanto a la pluviometría media mensual registrada entre los años 1975 y 2020 es de 369,40 mm, siendo el mes con mayor precipitación el de octubre (47,18 mm) y el mes más seco el de julio, tan solo con 9,06 mm.

Las precipitaciones máximas en 24 horas registradas en la estación corresponden al mes de octubre con 15,30 mm.

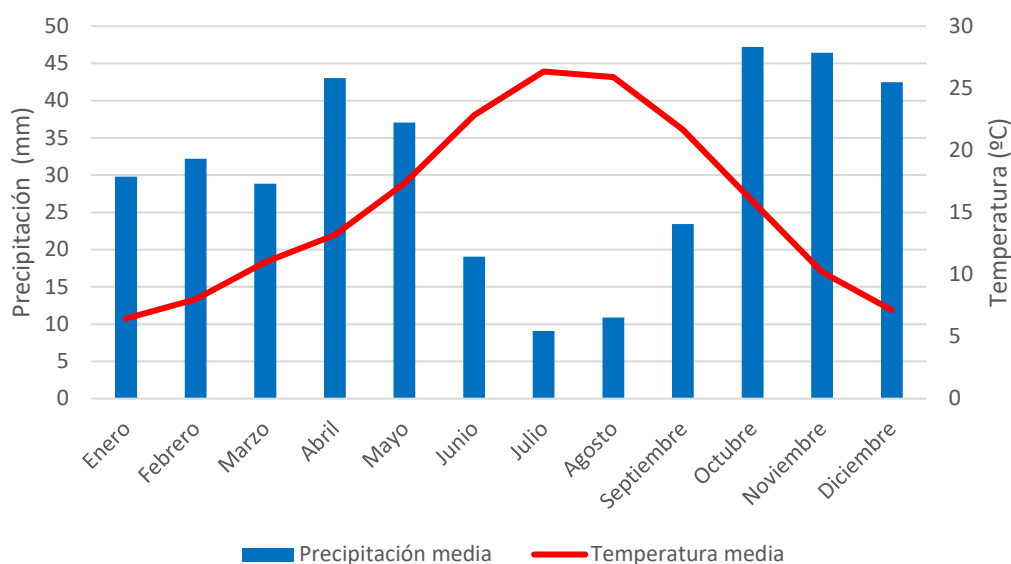


Gráfico 1. Diagrama ombrotérmico de la estación Getafe "Base Aérea". Fuente. Elaboración propia a partir de datos de AdapteCCA

Por otro lado, es importante mencionar que el viento juega un importante papel en el clima, por lo que resulta interesante conocer el régimen de viento a escala local en la zona de estudio. Como se puede apreciar en los Gráfico 2 y Gráfico 3, en Getafe la distribución de la velocidad del viento tiene una marcada dirección oeste-suroeste - noreste, donde se alcanzan las mayores velocidades de viento (12-15 m/s). Además, la velocidad del viento en la zona resulta relativamente mayor entre las 19:00 y 22:00 h, alcanzando su máximo de velocidad. Por otro lado, entre las 9:00 y 11:00 h encontramos los mínimos diarios de velocidad del viento.

La información sobre el régimen eólico ha sido extraída de la malla de datos del Centro Nacional de Energías Renovables (CENER), y el punto elegido ha sido el más próximo a la zona estudio, cuyas coordenadas son UTM: 40.30698°; -3.70827°(Datum WGS84) a una altura de 50 m.

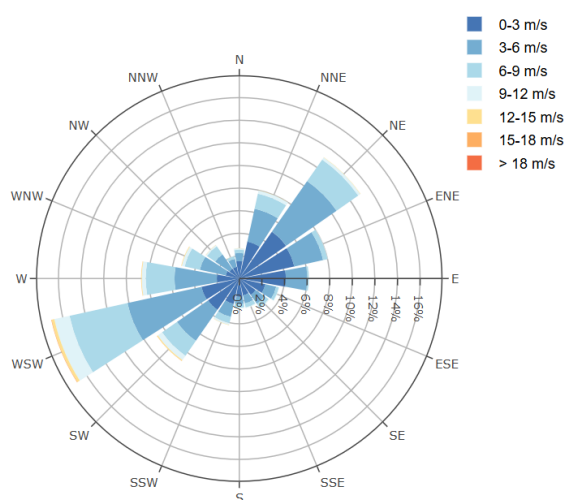


Gráfico 2. Rosa de los vientos. Fuente: CENER

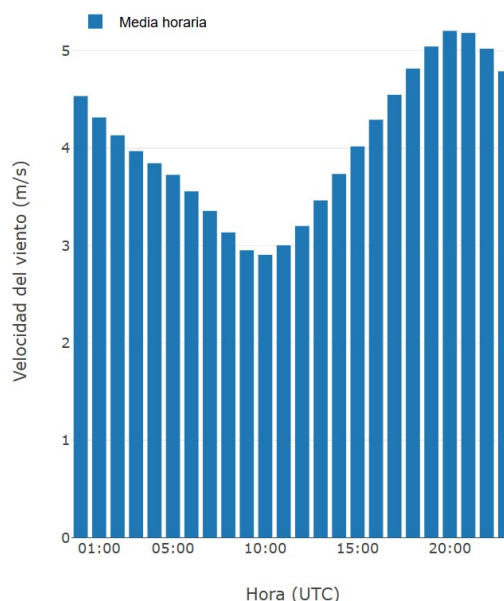


Gráfico 3. Media horaria de velocidad del viento. Fuente: CENER

4.1.2. Potenciales afecciones

Los desarrollos previstos por el borrador de planeamiento del A.A. 02 "La Estación" supondrán la construcción de 700 nuevas viviendas acompañadas de red viaria y zonas verdes, que no supondrán afecciones directas sobre la climatología.

4.2. CAMBIO CLIMÁTICO

4.2.1. Análisis de la previsión de los modelos climáticos

En la plataforma AdapteCCa, desarrollada por la AEMET, la OECC y la Fundación Biodiversidad, se permite la consulta de índices climáticos a través de las proyecciones regionalizadas de cambio climático para España. Su última actualización tuvo lugar en junio de 2025, aunque ya había tenido otra previamente (en marzo de 2018) llevada a cabo por el proyecto LIFE SHARA "Sensibilización y conocimiento para la adaptación al cambio climático", lo que la ha convertido en la fuente más actualizada de referencia para la adaptación climática.

Para la proyección futura de la variable climática, el IPCC ha desarrollado un grupo de alternativas, denominados "trayectorias de concentración representativas" (RCP, por sus siglas en inglés). Cada RCP es el resultado de diferentes combinaciones de futuros económicos, tecnológicos, demográficos, políticos e institucionales, centrándose en las emisiones antropogénicas, con el fin de conocer el aumento de concentraciones de gases de efecto invernadero para el año 2100 respecto al año 1750. Los RCP no consideran cambios por emisiones naturales como aumento de radiación solar, emisiones volcánicas o las emisiones naturales de CH₄ o N₂O.

Para el análisis se emplea, de las opciones disponibles, la alternativa RCP 8.5, donde el IPCC asume la tendencia creciente de los gases de efecto invernadero, el cual considera una concentración final de 936 ppm de CO₂ equivalente en la atmósfera para el año 2100.

Los factores climáticos utilizados para el análisis de los resultados son seleccionados en base a la importancia como factores limitantes para los ecosistemas y la habitabilidad humana en referencia al cambio climático, siendo los siguientes:

- Percentil 95 de la temperatura máxima diaria
- Duración máxima de olas de calor
- Nº de días con temperatura mínima < 0°C
- Precipitación
- Nº de días de precipitaciones

En base a las consideraciones anteriores, se exponen las proyecciones climáticas para el municipio de Getafe.

4.2.1.1. Percentil 95 de la temperatura máxima diaria

Es un indicador que determina la temperatura máxima diaria por encima del percentil 95, indicando la máxima temperatura a la que está expuesta la flora, la fauna y las personas, asociada a los periodos de ola de calor (episodio de al menos tres días consecutivos, en que como mínimo el 10% de las estaciones consideradas registran máximas por encima del percentil del 95% de su serie de temperaturas máximas diarias de los meses de julio y agosto del periodo 1971-2000, según AEMET).

Durante el aumento de las temperaturas, se produce un incremento importante en el consumo eléctrico, por el uso de aparatos de aire acondicionado, que determina un aumento paralelo en la emisión de contaminación que agrava los efectos sobre la salud.

El aumento de las temperaturas va asociado a perturbaciones bióticas mediante el incremento de la frecuencia de plagas y patógenos favorecidas por este nuevo medio. Los ecosistemas pueden verse expuestos a un régimen de perturbaciones recurrentes, lo que deja poco margen para la recuperación, y aumenta así las probabilidades de que se produzcan cambios persistentes que alteren sus funciones y su estructura.

La vegetación es especialmente sensible a la variación de temperatura, ya que no dispone de la capacidad de movilización y búsqueda de mejores condiciones de la fauna. Esta circunstancia las hace excelentes indicadores de clima. Las especies termófilas son las grandes beneficiarias de las condiciones de aumento de la temperatura, con un claro avance hacia el interior de la Península.

Como se observa en el Gráfico 4 del *Percentil 95 de la temperatura máxima diaria en Getafe*, en el escenario considerado (el más desfavorable de entre los realizados) se prevé un incremento progresivo de temperatura máxima diaria, que será de unos 7°C respecto a la actual en el año 2100.

4.2.1.2. Duración máxima de olas de calor

Durante los periodos de olas de calor aumentan tanto la mortalidad como el número de ingresos hospitalarios, siendo una proporción variable de estas muertes debidas al aumento de mortalidad a corto plazo y dependiendo esta proporción de la intensidad de la ola de calor (definida en el apartado anterior) y del estado de salud de la población.

En la flora, el aumento de las olas de calor provoca eventos de decaimiento y mortalidad forestal, junto con un aumento del riesgo de incendio. De forma análoga, se puede considerar el ambiente extremo al que se somete la fauna, con dificultades para encontrar refugio adecuado para el calor y pérdida de fuentes de alimento y avituallamiento.

Como se observa en el Gráfico 5 de la *Duración máxima de las olas de calor en Getafe*, hay un gran incremento de la duración máxima de olas de calor, pasado de los actuales 34 días de duración máxima a episodios de más de 93 días en el año 2100 (para el escenario RCP 8.5).

4.2.1.3. Nº de días con temperatura mínima < 0°C

La reducción de las temperaturas en invierno, principalmente las olas de frío y heladas por debajo de los 0°C tendrán un beneficio desde el punto de vista energético y de salud de las personas, al

reducir la necesidad energética de calefacción y los fallecimientos por frío. Sin embargo, esta disminución estará ampliamente sobrepasada por el efecto negativo del aumento de las temperaturas.

Desde el punto de la fauna, facilita la presencia de nuevas especies invasoras con menor tolerancia a las heladas y una variación en las migraciones y comportamiento de las aves (junto con el aumento de la duración del verano y aumento general de las temperaturas). En cuanto a la flora, será más probable la proliferación de especies con menor resistencia a las heladas, pero mayor adaptación a climas áridos con altas temperaturas máximas.

En Getafe, como se recoge en el Gráfico 6 del *Número de días con temperatura mínima inferior a 0°C*, el número de días con la temperatura por debajo de los 0°C, correspondientes a los días de heladas, se verán reducidos de forma importante, pasando de los actuales 35 días al año a aproximadamente 4 días en el año 2100 (escenario RCP 8.5).

4.2.1.4. Precipitación

La precipitación diaria y el número de días de lluvia son indicadores que determinan el régimen hídrico de un área y los periodos de sequía o ausencia de lluvia, en base a la variación de los días de precipitaciones. El régimen hídrico resulta determinante para la flora y fauna que pueda encontrarse presente en el medio, por lo que cambios bruscos del régimen hídrico pueden, incluso, generar un cambio de ecosistema.

A su vez, los cambios de precipitaciones junto con el cambio de temperaturas producen una alteración en la respiración del suelo (componente clave en el ciclo de carbono, ciclos del nitrógeno, fósforo y nutrientes en general), siendo mayor la afectación en ecosistemas mediterráneos.

Como se refleja en los gráficos de *Percentil 95 de la precipitación diaria (mm/día) en Getafe*, *Número de días de lluvia en Getafe* y *Precipitación máxima en 24h en Getafe*, la tendencia en la media de precipitación diaria no es especialmente significativa (se pasa de unos 10,55 mm actuales a 11,59 mm en 2100, según RCP 8.5). No obstante, sí se producirían cambios en la distribución de esas precipitaciones medias, observándose un menor número de días de lluvia (pasando de 59 días al año actuales a unos 35 días en 2100) y un ligero incremento de la pluviometría máxima en 24 h hasta el año 2099 y una disminución posterior, pasando de los actuales 16,82 mm a unos 15,89 mm en el año 2100 (según RCP 8.5).

El aumento de las temperaturas, de las olas de calor, y el alargamiento de las sequías provocará un aumento de la evaporación del agua del medio y derivará en un ambiente más desértico, principalmente en la época estival.

En conclusión, las condiciones predictivas a futuro debido al cambio climático determinan un ámbito de estudio caracterizado por sufrir en un plazo cercano grandes cambios en la duración de las olas de calor junto con la reducción de las heladas en invierno, que se acentuarán conforme avance el periodo de tiempo hasta el horizonte lejano de 2100. Mayores temperaturas máximas, veranos más duros con aumento de las olas de calor, inviernos más suaves, estabilización de las precipitaciones y aumento de las estaciones de sequía, serán las condiciones climáticas del ámbito de estudio a medio y largo plazo, que derivará en una menor cantidad de agua disponible en el medio (suelo, ambiente superficial, pequeñas zonas húmedas).

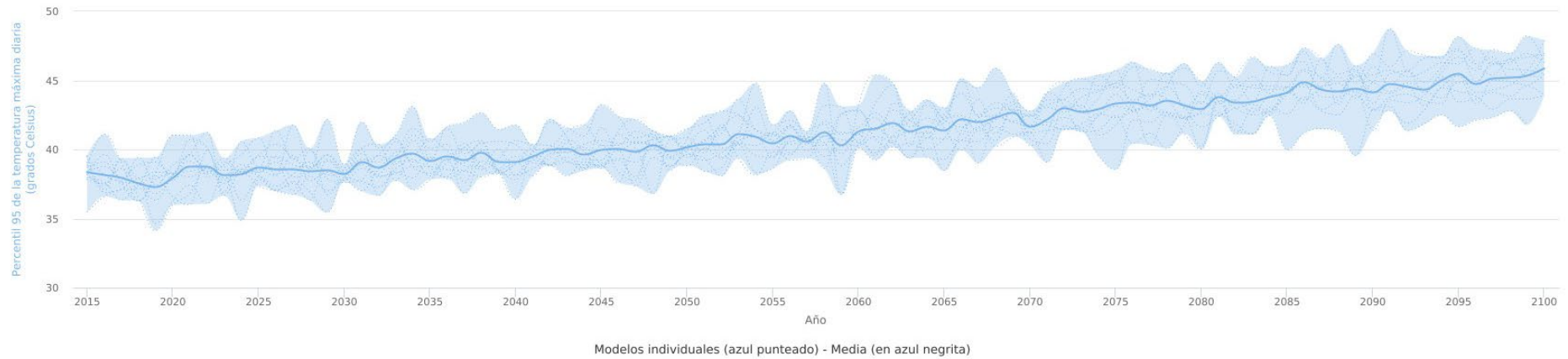


Gráfico 4. Percentil 95 de la temperatura máxima diaria de Getafe. Fuente: AdapteCCa

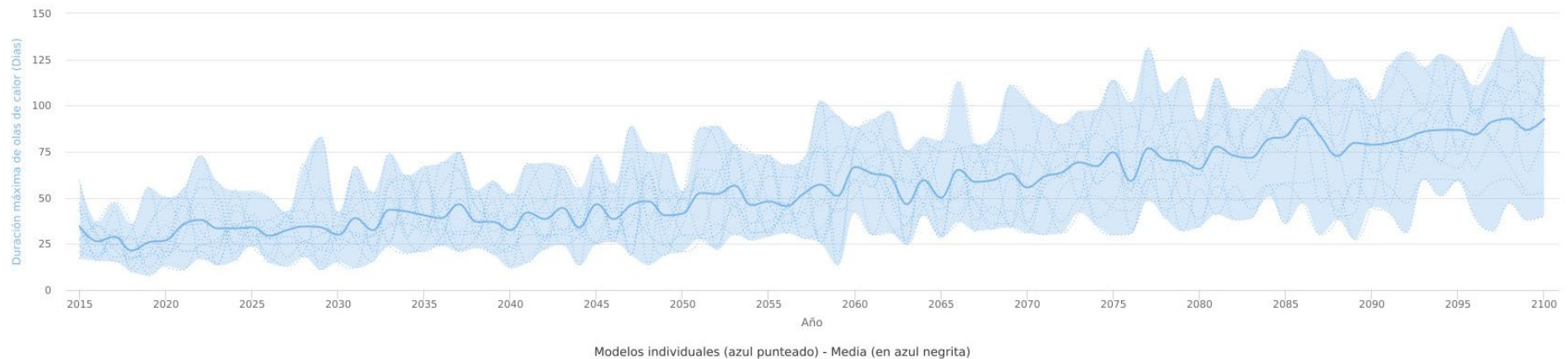


Gráfico 5. Duración máxima de olas de calor en Getafe. Fuente: AdapteCCa

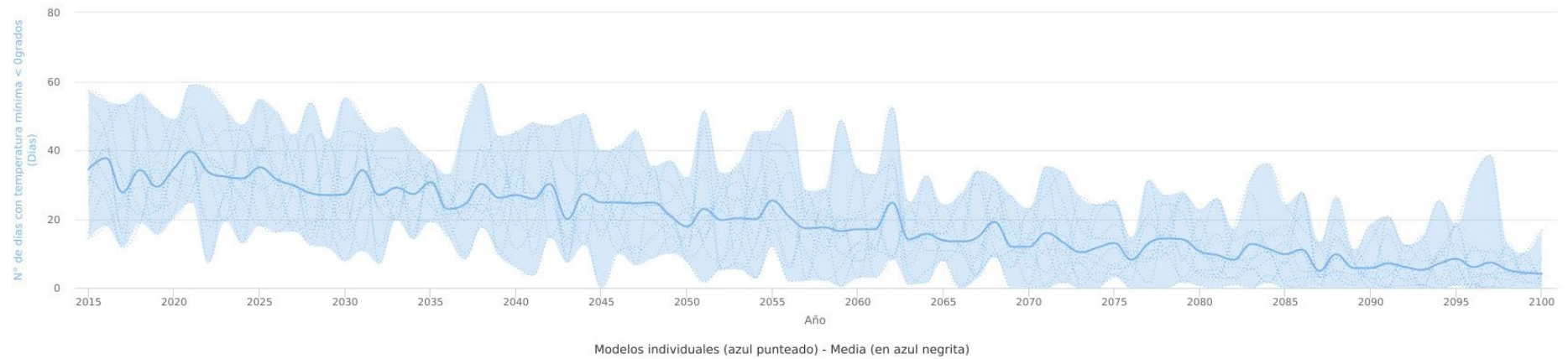


Gráfico 6. Número de días con temperatura mínima inferior a 0°C en Getafe. Fuente: AdapteCCa

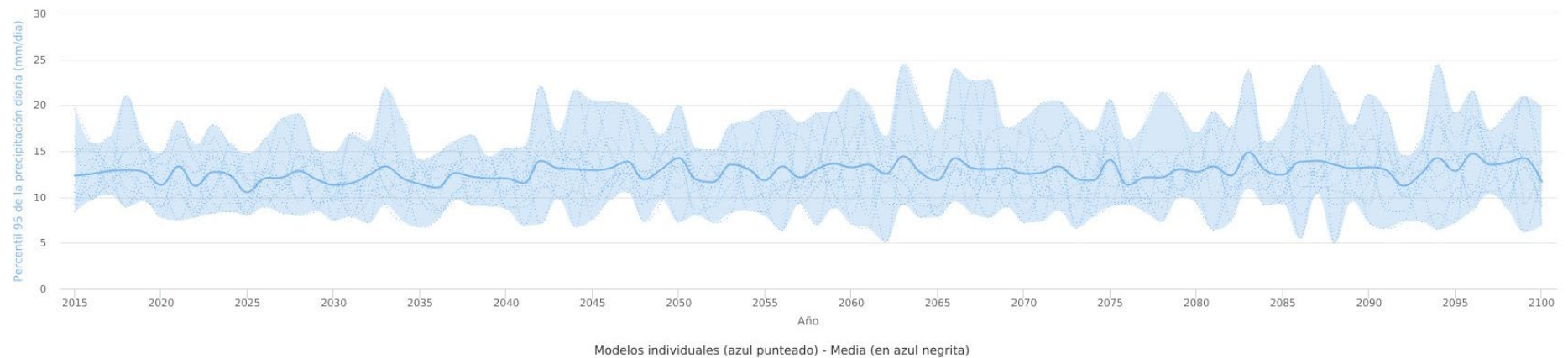


Gráfico 7. Percentil 95 de la precipitación diaria de Getafe. Fuente: AdapteCCa

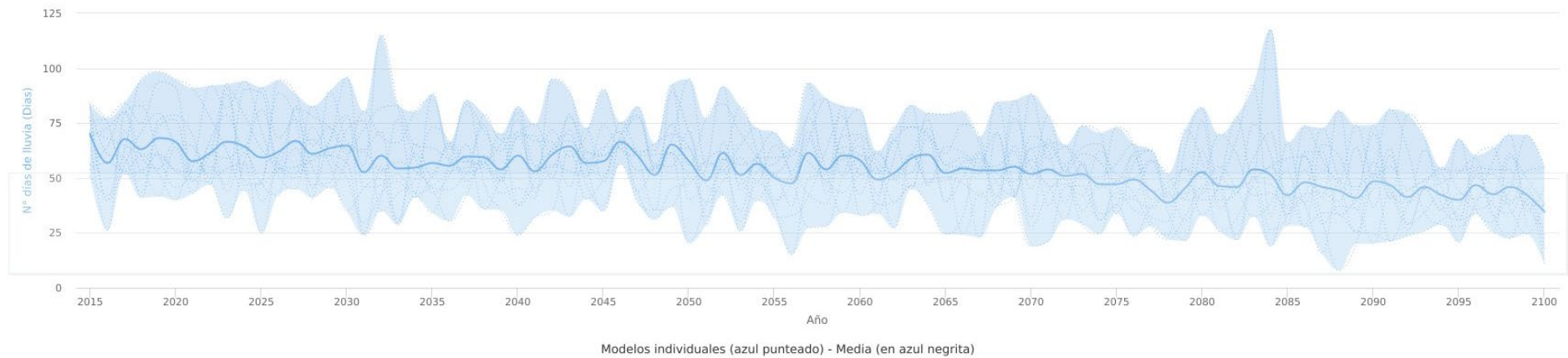


Gráfico 8. Número de días de lluvia en Getafe. Fuente: AdapteCCa

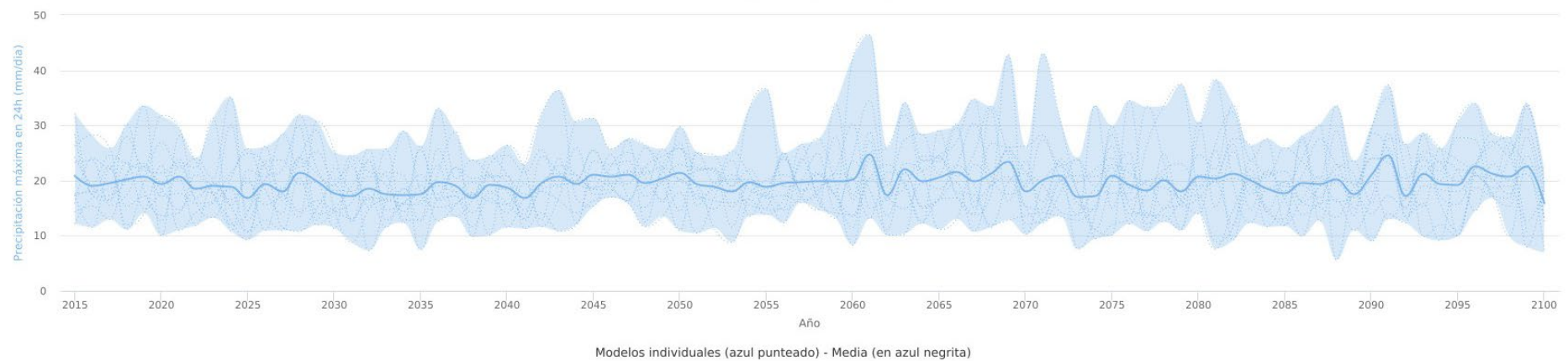


Gráfico 9. Precipitación máxima en 24 h en Getafe. Fuente: AdapteCCa

4.2.2. Potenciales afecciones

Las proyecciones climáticas para el escenario RCP 8.5 indican un aumento de las temperaturas máximas, mayor duración de las olas de calor, reducción de los días con heladas y menor número de días de precipitación anual.

Estas variaciones podrían generar riesgo de incendios forestales, alteraciones en la vegetación y fauna autóctona, y menor disponibilidad hídrica, si bien se trata de efectos asociados al cambio climático a escala regional.

Los terrenos incluidos en este ámbito se encuentran clasificados por el Plan General de Ordenación Urbana de Getafe como suelo urbano no consolidado, por lo que se redacta el borrador de planeamiento para establecer la ordenación urbanística pormenorizada. Esta ordenación contendrá una zona verde que se destinará a Parque Urbano. Si bien, a escala global esta ordenación no tendrá efectos significativos en el clima, sí que puede tenerlos a escala local, ya que las zonas verdes disminuyen la temperatura local mediante la evapotranspiración y la sombra ayudando a mitigar el calentamiento urbano. Además, los espacios verdes bien diseñados pueden actuar como refugios climáticos en episodios extremos (olas de calor, lluvias intensas). En definitiva, pueden contribuir a la resiliencia urbana.

4.3. GEOLOGÍA

4.3.1. Descripción de los materiales geológicos

En este apartado se describen y analizan las principales características geológicas del ámbito de estudio. Para su desarrollo se han consultado diversos documentos, informes y publicaciones, así como el Mapa Geológico de España a escala 1:50.000, correspondientes a la serie Magna del Instituto Geológico y Minero de España (IGME); más concretamente, la Hoja 582 "Getafe".

Según esta documentación, la zona de estudio se localiza en la Cuenca del Tajo. Esta cuenca, de forma más o menos triangular, se sitúa en el centro de la Península y limita por el noroeste con el Sistema Central, al suroeste por los Montes de Toledo y al este con el Sistema Ibérico.

La cuenca del Tajo se encuentra dividida en dos partes por la sierra de Altomira, resultando dos subcuencas denominadas Cuenca de Loranca y Cuenca de Madrid. En esta última es donde se sitúa el área de estudio.

La Cuenca de Madrid constituye una estructura intra cratónica de geometría triangular. Dicha depresión se formó como resultado de la transmisión relativa de esfuerzos entre el Macizo Hespérico y las cadenas Béticas y de los Pirineos. Esta actividad tectónica de sus bordes, así como las diferencias litológicas que presentan, ha controlado a lo largo del Terciario el relleno sedimentario de la cuenca.

Durante el Mioceno inferior (Terciario) se depositaron diferentes tipos de sedimentos que se ordenaron de acuerdo con un modelo concéntrico de facies. Esto fue resultado de la distribución de sistemas lacustres hidrológicamente cerrados a lo largo del Mioceno inferior y parte del Mioceno medio. Los depósitos lacustres que caracterizan a esta Unidad Inferior del Mioceno en las partes centrales de la cuenca son de naturaleza netamente evaporítica, donde se ha producido una mayor acumulación de yeso.

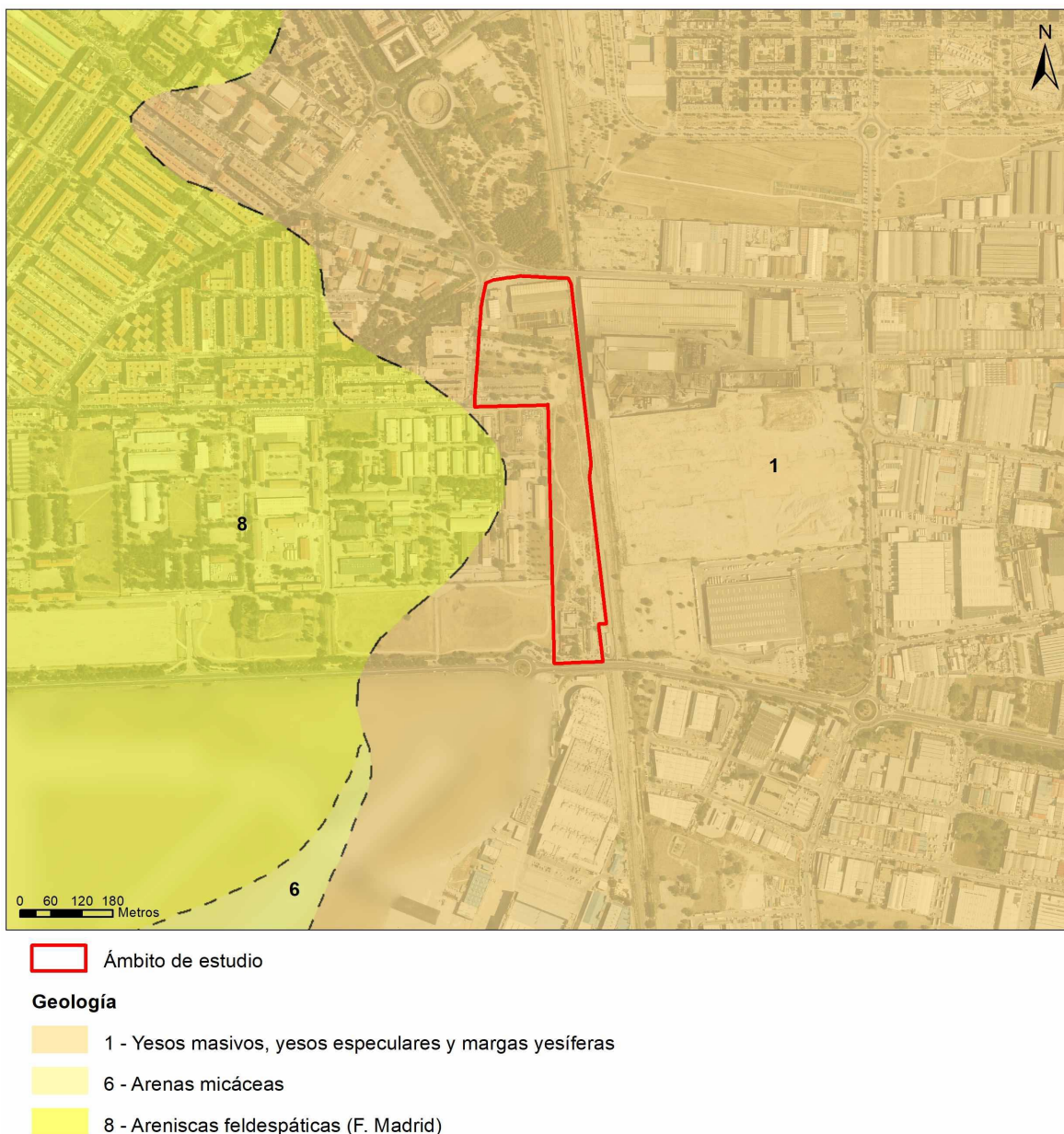


Ilustración 31. Geología en el ámbito de estudio y su entorno. Fuente: IGME

4.3.2. Lugares de interés geológico

Los Lugares de Interés Geológico (LIG) se definen en Ley 42/2007 de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad como el conjunto de recursos naturales geológicos de valor científico, cultural y/o educativo, ya sean formaciones y estructuras geológicas, formas del terreno, minerales, rocas, meteoritos, fósiles, suelos y otras manifestaciones geológicas, que permiten conocer, estudiar e interpretar: a) el origen y evolución de la Tierra, b) los procesos que la han modelado, c) los climas y paisajes del pasado y presente y d) el origen y evolución de la vida.

Según el Inventario Español de Lugares de Interés Geológico (IELIG) del Catálogo de Información Geocientífica llevado a cabo por el Instituto Geológico Minero Español el LIG más próximo, denominado Yacimientos paleontológicos del valle del Manzanares: San isidro, se encuentra a unos 9,3 km al norte del ámbito de actuación A.A. 02 "La Estación".

4.3.3. Derechos mineros

Para la realización de este apartado se ha consultado el Catastro Minero del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD) que recoge los datos de permisos de investigación y las concesiones de explotación de las secciones C y D otorgadas mediante la vigente Ley de Minas, además de la información sobre las autorizaciones de las secciones A y B de la mayoría de las comunidades autónomas, concluyéndose que no hay ningún derecho minero otorgado o en tramitación en el ámbito de la actuación.

4.3.4. Potenciales afecciones

No existen LIG ni derechos minero otorgado o en tramitación en el ámbito de estudio y los materiales geológicos presentes en esta zona del municipio no presentan ningún tipo de singularidad o interés desde el punto de vista geológico, por lo que las potenciales afecciones sobre estos materiales derivadas del desarrollo del A.A. 02 "Estación" del PGOU de Getafe no serán significativas.

4.4. GEOMORFOLOGÍA: ALTITUD Y PENDIENTES

Las formas del relieve actual están condicionadas tanto por la estructura geológica como por la acción del modelado erosivo, procesos que se han desarrollado en tiempos muy recientes a escala geológica. Durante el Cuaternario se reactivaron algunas fallas del sustrato, lo que se evidencia en ciertos rasgos geomorfológicos, como los perfiles fluviales con varios puntos de inflexión.

El relieve del municipio de Getafe es muy suave, predominantemente llano o con ligeras ondulaciones. Presenta una configuración de llanuras escalonadas, dispuestas en franjas a distintos niveles y separadas por líneas de escarpe, lo que le confiere un aspecto de escalera.

Este patrón corresponde a la estructura denominada sistema de terrazas fluviales, concretamente las terrazas del río Manzanares, formadas principalmente por depósitos cuaternarios.

Una red de drenaje poco desarrollada ha favorecido la conservación de cerros residuales, sin llegar a afectar incluso a las facies arenosas más vulnerables, donde se localizan pequeñas depresiones cerradas que se inundan en época lluviosa.

Entre los rasgos característicos del área destacan:

- Valles disimétricos y abruptos.
- Meandros abandonados.
- Terrazas fluviales sobre yesos, que no presentan un escalonamiento claro cuando se desarrollan sobre yesos, sino que se embuten unas dentro de otras, generando acuíferos de mayor potencia.

A nivel local, la morfología del terreno es prácticamente plana, con una ligera pendiente descendente hacia el sur.

4.4.1. Altitud

Como se ha expresado anteriormente, la topografía del término municipal se caracteriza por un relieve suavemente ondulado, con lomas amplias y valles poco definidos. Únicamente persisten algunos cerros aislados, que marcan la posición de la antigua superficie del páramo y constituyen las mayores elevaciones del área. Estas se localizan en sus límites este, en el cerro de Buenavista (696 m), y oeste, en el cerro de la Maraños (690 m), aunque sus picos se ubican en los municipios adyacentes de Leganés y San Martín de la Vega, respectivamente. En la parte central destaca el cerro de los Ángeles con una altitud de 669 m y, al noreste, las llanuras aluviales del río Manzanares, donde se halla la cota más baja con 640 m.

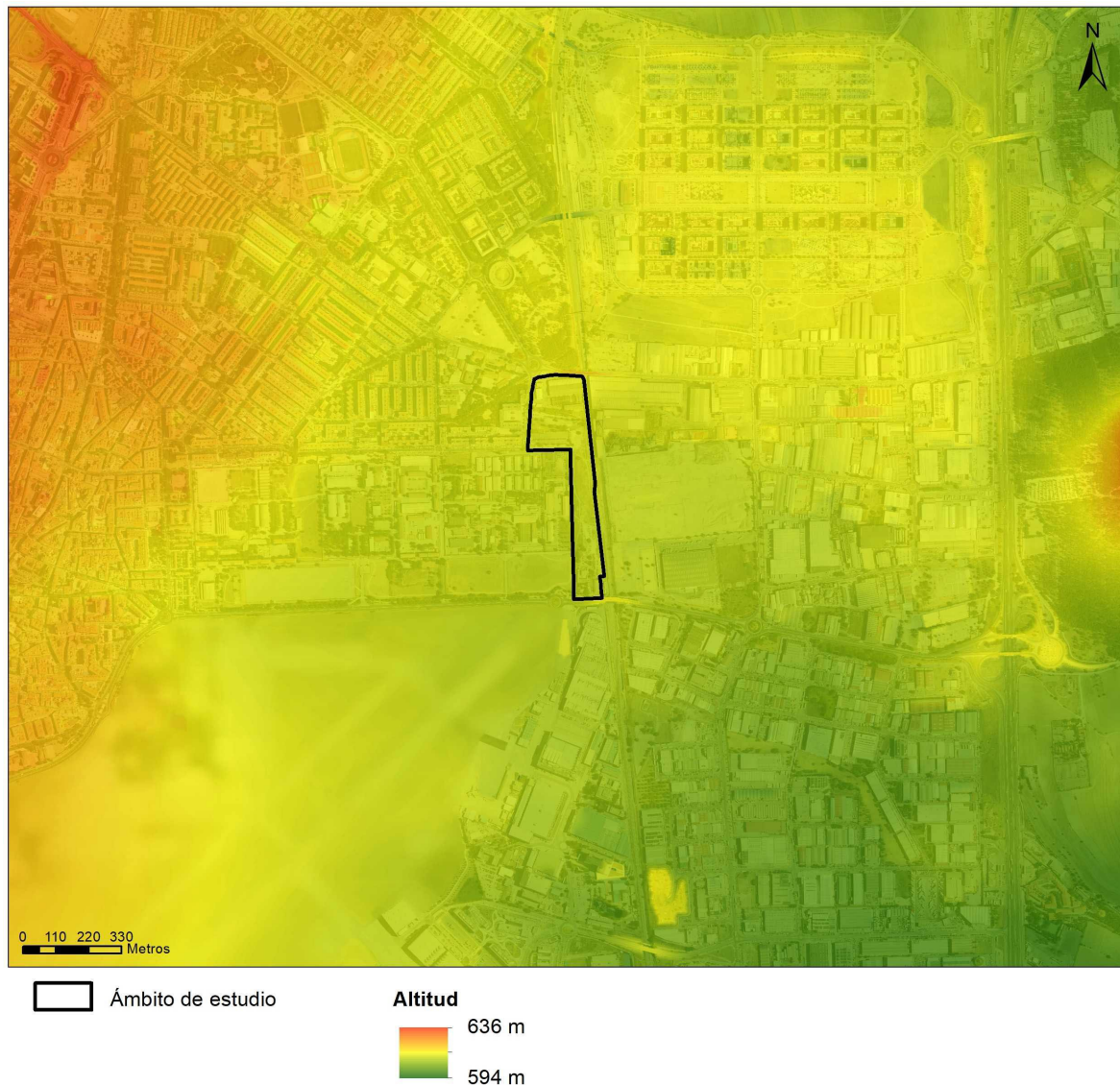


Ilustración 32. Altitud en el ámbito de estudio y su entorno. Fuente: elaboración propia a partir del MDT02 del CNIG

4.4.2. Pendientes

El ámbito de estudio no presenta, por lo general, pendientes relevantes, estando casi en su totalidad por debajo del 5%. Las pendientes más elevadas, por encima del 20%, se encuentran en terraplenes de vías de comunicación como la carretera M-406, la vía de ferrocarril, calles, caminos o bordes de parcela, por lo que se puede decir que la morfología del terreno en el sector A.A. 02 "La Estación" es prácticamente plana, con una ligera pendiente descendente hacia el sur.



Ilustración 33. Pendientes presentes en el ámbito de estudio y su entorno. Fuente: elaboración propia a partir de MDT02 del CNIG.

4.4.3. Potenciales afecciones

El sector A.A. 02 "La Estación" presenta un relieve prácticamente llano, con pendientes idóneas para el desarrollo urbanístico residencial y con buena escorrentía natural para el drenaje del terreno que permitirá urbanizar sin alterar la topografía natural de forma sustancial.

4.5. EDAFOLOGÍA

4.5.1. Tipos de suelos

La caracterización de los suelos de la zona de estudio se ha realizado siguiendo la clasificación de la FAO, basada en sus características intrínsecas, agrupando los suelos según su morfología, génesis y otras particularidades inherentes a cada uno de ellos. En la descripción de suelos se han consultado asimismo el *Atlas del Medio Ambiente en la Comunidad de Madrid* y el *Mapa de Asociaciones de Suelos de la Comunidad de Madrid*.

En el sector A.A. 02 "La Estación" se localizan 2 tipos de suelos: Luvisoles háplicos (LVh) y cambisoles eútricos (CMe), localizándose los primeros en la mitad norte y los segundos en la mitad sur del ámbito de estudio.

Los **Luvisoles háplicos (LVh)** son suelos que presentan un horizonte árgico o argílico, pero no tienen acumulaciones calcáreas ni en el horizonte B ni en el C. Muestran valores de pH próximos a 7 y de saturación entre el 70 y el 85%. Generalmente son de textura franco-arcillo-arenosa, poco pedregosos en el horizonte B, buena permeabilidad, aunque esta disminuye con la profundidad; pobres en materia orgánica y sin problemas de salinidad. Son suelos profundos, pues el "solum" viene a tener un metro de espesor y la profundidad útil supera los 150 cm. Estos suelos se encuentran asociados con:

- **Calcisoles háplicos (CLh):** Los calcisoles son aquellos suelos que dentro de su morfología presentan un horizonte cálcico o un horizonte petrocálcico o simplemente concentraciones de caliza pulverulenta blanda dentro de una profundidad de 125 centímetros a partir de la superficie. No poseen, además, otro horizonte de diagnóstico que un horizonte A ócrico o un horizonte B cámbico o un horizonte B argílico siempre que éste esté impregnado en carbonato cálcico. Se desarrollan estos suelos generalmente sobre calizas, calizas y margas y depósitos fluviales de tipo terraza. La capa u horizonte superior de estos suelos normalmente es de textura media o media fina. Los calcisoles háplicos presentan cualquiera de las propiedades que caracterizan a los calcisoles, excepto que no poseen horizonte B argílico ni horizonte petrocálcico.
- **Leptosoles eútricos (LPe):** tienen un horizonte superior A ócrico y un grado de saturación, empleando el acetato amónico, del 50 % o más y carecen de una roca dura o de una capa continua cementada dentro de los 10 primeros centímetros.

Los **Cambisoles eútricos (CMe)** combinan suelos con formación de por lo menos un horizonte subsuperficial incipiente. La transformación del material parental es evidente por la formación de estructura y decoloración principalmente parduzca, incremento en el porcentaje de arcilla, y/o remoción de carbonatos. Presentan un horizonte A ócrico y un grado de saturación del 50% o más, al menos entre los 20 y 50 cm de profundidad a partir de la superficie. En la Comunidad de Madrid, se encuentran desarrollados sobre todo a partir de arcosas, principalmente en la parte occidental de la Comunidad. Estos suelos se encuentran asociados con los siguientes:

- **Regosoles calcáricos (RGc) y Regosoles dístricos (RGd):** los Regosoles son suelos muy poco evolucionados, es decir, con muy escaso desarrollo genético, lo que se traduce en la inexistencia de horizontes de diagnóstico salvo la presencia de un horizonte A superficial de tipo ócrico o úmbrico. Se desarrollan sobre materiales no consolidados o débilmente consolidados. Los Regosoles calcáricos (RGc) son los que tienen carbonato cálcico por lo menos entre los 20 y 50 cm de profundidad, mientras que los Regosoles dístricos (RGd) se desarrollan sobre materiales no consolidados o débilmente consolidados y presentan una saturación en bases menor del 50 % al menos entre los 20 y 50 cm de la superficie.
- **Luvisoles gleicos (LVg):** son suelos con problemas hidromórficos dentro de los primeros 100 centímetros a partir de la superficie. Son los Luvisoles que presentan valores más bajos para el pH, como también para la saturación en bases. No tienen carbonatos en el horizonte B y son de textura más bien arcillosa. Son los Luvisoles de más baja permeabilidad.
- **Luvisoles háplicos (LVh)**

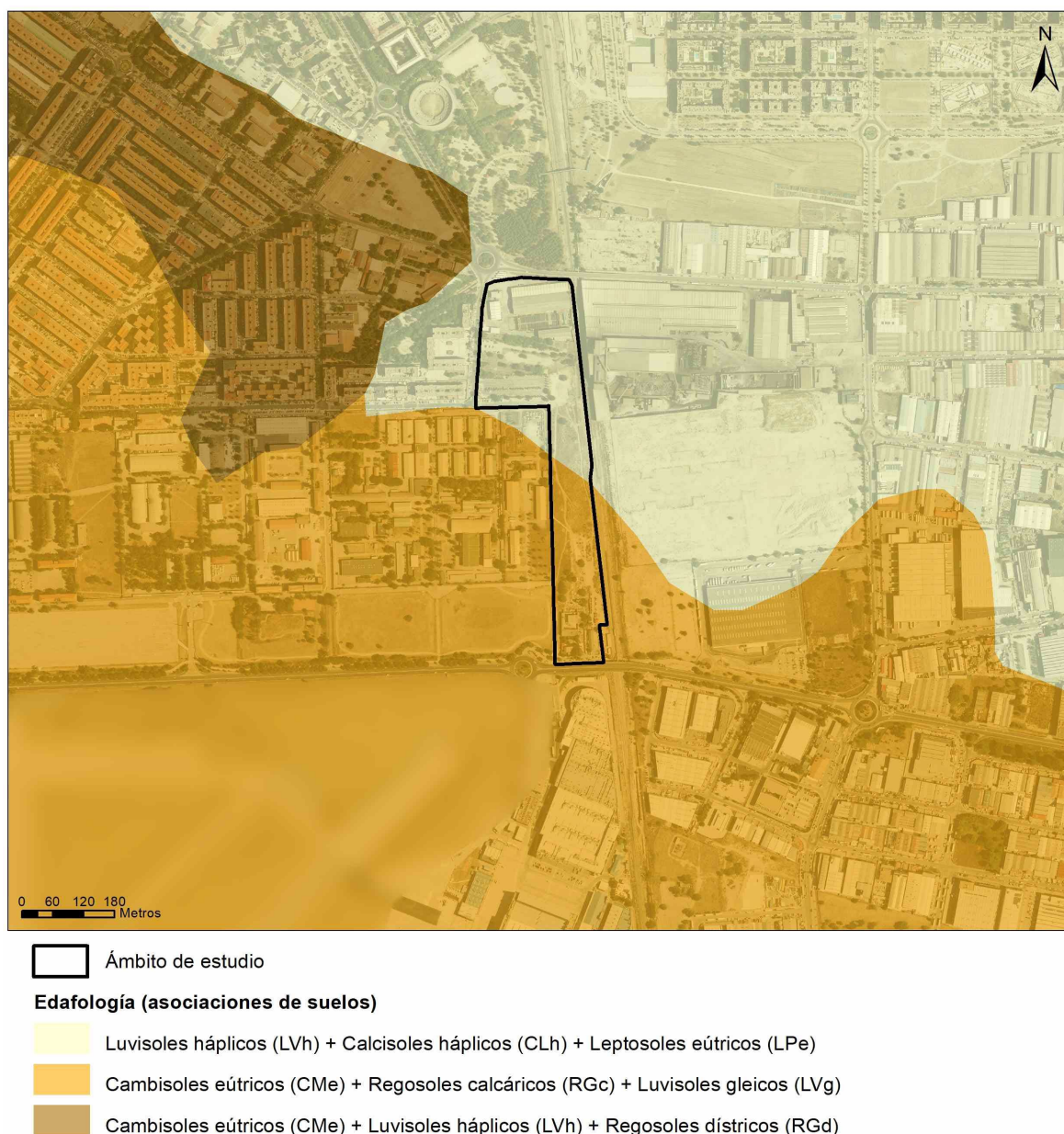


Ilustración 34. Asociaciones de suelo presentes en el ámbito de estudio y su entorno. Fuente: Geoportal de Madrid.

4.5.2. Potenciales afecciones

Los suelos del ámbito de estudio, formados principalmente por cambisoles y luvisoles, presentan buena estabilidad y escasa susceptibilidad a procesos de erosión o degradación severa. Por lo que, dadas sus características, no se prevén afecciones edáficas destacables generadas por el desarrollo del A.A. 02 "La Estación" del PGOU de Getafe.

4.6. HIDROLOGÍA

4.6.1. Descripción de la hidrología

En su mayor parte, el municipio de Getafe se encuentra situado en la margen derecha del río Manzanares, afluente del río Jarama, que forma parte de la Cuenca Hidrográfica del Tajo. Este río, que presenta un caudal permanente durante todo el año, constituye el principal sistema fluvial del municipio.

El ámbito de estudio se halla incluido en la cuenca del arroyo del Culebro, tributario del mencionado río Manzanares. No obstante, comprende un terreno sustancialmente plano, carente de cauces o corrientes superficiales de agua, ni permanentes ni temporales o esporádicos. El curso de agua más cercano es el arroyo que da nombre a la cuenca, aunque se sitúa a más de 4 kilómetros al sur del mismo.



Ilustración 35. Principales cursos fluviales presentes en el municipio de Getafe. Fuente: MITERD

4.6.2. Potenciales afecciones

La zona de estudio se corresponde con un área antropizada por la que no discurre ninguna corriente natural. El cauce más cercano se sitúa a más de 2 km al sureste de los terrenos propuestos para el nuevo desarrollo, por lo que no se prevén afecciones sobre los cursos fluviales.

4.7. HIDROGEOLOGÍA

Las Unidades Hidrogeológicas eran usadas como unidades de gestión de las aguas subterráneas antes de la entrada en vigor de la Directiva Marco del Agua (DMA). Con esta Directiva, el concepto de unidad hidrogeológica quedó obsoleto por su naturaleza jurídica, aunque sigue siendo útil, ya que muchos estudios, informes y puntos de sondeos hacen referencia a ellas.

El nuevo concepto que introdujo la DMA fue el de masas de agua subterránea, que es el que se emplea en los planes hidrológicos vigentes y que, según el artículo 40 bis f del Texto refundido de la Ley de agua, se definen como un volumen claramente diferenciado de aguas subterráneas en un acuífero o acuíferos.

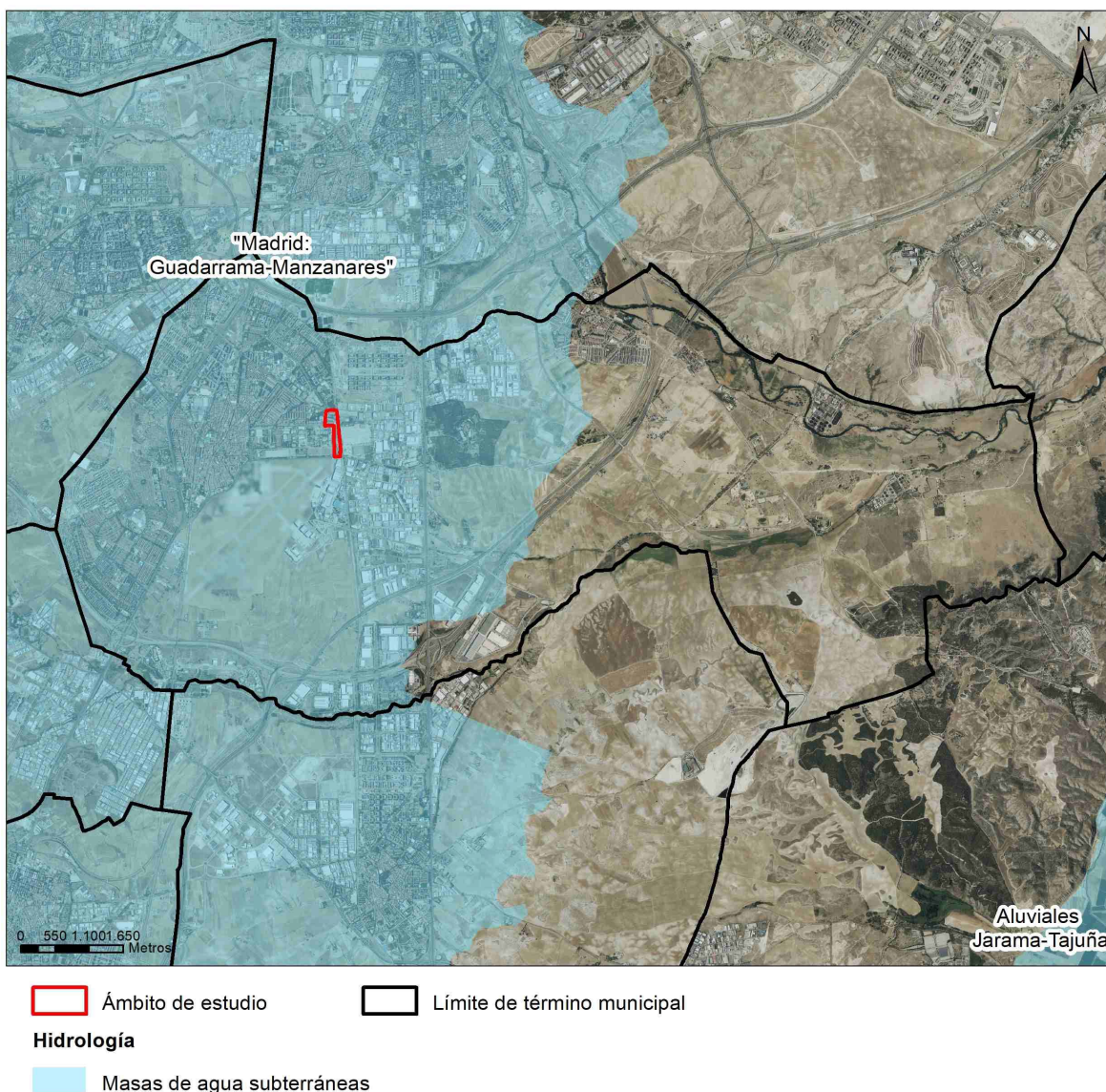


Ilustración 36. Masas de agua subterránea en el municipio de Getafe. Fuente: Confederación Hidrográfica del Tajo

Considerando lo anteriormente expuesto, el ámbito de estudio no se sitúa sobre ninguna unidad hidrogeológica, aunque sí lo hace sobre la masa de agua subterránea Madrid: Guadarrama-Manzanares (código ES030MSBT030-011)

Esta masa de agua, que ocupa una superficie de 847,76 km², se incluye en su totalidad dentro de los materiales detríticos miocenos que rellenan la fosa del Tajo. Asimismo, incluye depósitos cuaternarios de escasa entidad.

A escala regional esta formación detrítica miocena se define como un acuífero libre, de gran potencia, heterogéneo y anisótropo. Está constituido por una serie de cuerpos lentejones arenosos de dimensiones limitadas, de mayor permeabilidad, que están englobados en una matriz areno-arcillosa de baja permeabilidad y que actúa como acuitardo.

A escala local, se observan niveles arenosos (acuíferos) que alternan con niveles de arcilla o arena arcillosa (acuitardos), comportándose el acuífero como multicapa.

En conjunto el acuífero se recarga por precipitación, principalmente en el interfluvio entre los ríos Manzanares y Guadarrama, y se descarga en las zonas de valle, hacia estos cauces fluviales (IGME, 1981).

4.7.1. Potenciales afecciones

No se prevén afecciones hidrogeológicas significativas derivadas del desarrollo del Plan Parcial de Reforma Interior del A.A. 02 "La Estación" del PGOU de Getafe y de su Proyecto de Urbanización, dada la entidad de las actuaciones propuestas, y la baja permeabilidad de los materiales.

4.8. INFRAESTRUCTURA VERDE

La Estrategia Europea de Infraestructura Verde (Green Infrastructure-Enhancing Europe's Natural Capital), publicada por la Comisión Europea en el año 2013, define la Infraestructura Verde como una red estratégicamente planificada de espacios naturales y semi-naturales y otros elementos ambientales diseñados y gestionados para ofrecer una amplia gama de servicios de los ecosistemas. La Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas, aprobada el 6 de julio de 2021 mediante la Orden PCM/735/2021, regula la implantación y el desarrollo de la Infraestructura Verde en España, estableciendo un marco administrativo y técnico armonizado para el conjunto del territorio español.

Una de las principales funciones de la infraestructura verde es asegurar la conectividad ecológica y vertebrar los espacios de mayor valor ambiental, paisajístico y cultural del territorio para la mejora de la biodiversidad, la salud de los ecosistemas, la calidad del paisaje y la calidad de vida de las personas.

El análisis de la infraestructura verde, enfocado en la identificación y estructuración de los elementos que la componen para integrarlos en el Plan Parcial, se divide en dos niveles: los espacios y elementos, y los corredores y conectores, que ponen en red dichos elementos para que puedan formar parte de la infraestructura verde.

Dentro del análisis de los espacios y elementos de la infraestructura verde, el presente estudio clasifica los diferentes espacios y elementos en naturales y culturales. Mientras que para el análisis de los corredores y conectores se han tenido en cuenta la red Natura 2000, la red hidrográfica, la red de vías pecuarias y la red de caminos públicos y senderos.

4.8.1. Elementos que forman parte de la infraestructura verde

4.8.1.1. Espacios y elementos naturales

Red Natura 2000

La Red Natura 2000 es una red ecológica europea cuyo principal objetivo es la conservación de la biodiversidad. Esta red está formada por Zonas Especiales de Conservación (ZEC) y de Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA), que tienen la finalidad de asegurar la supervivencia a largo plazo de las especies y los tipos de hábitat en Europa.

El ámbito de estudio no se localiza en ninguna de estas áreas. Las más cercanas se sitúan a unos 4 km al sureste. Se trata de la ZEC "Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid" (ES3110006) y la ZEPA "Cortados y Cantiles de los ríos Jarama y Manzanares" (ES0000142).

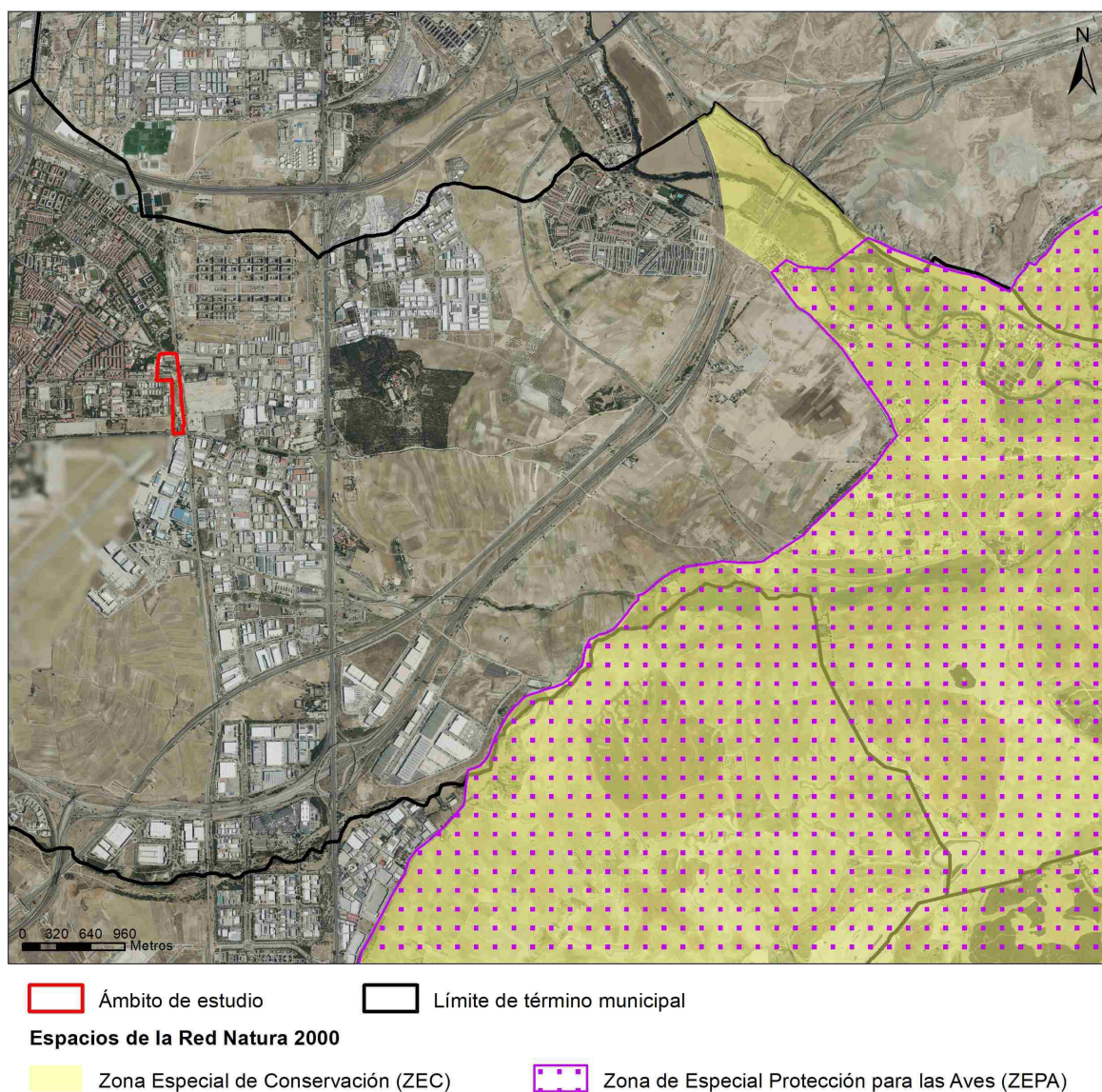
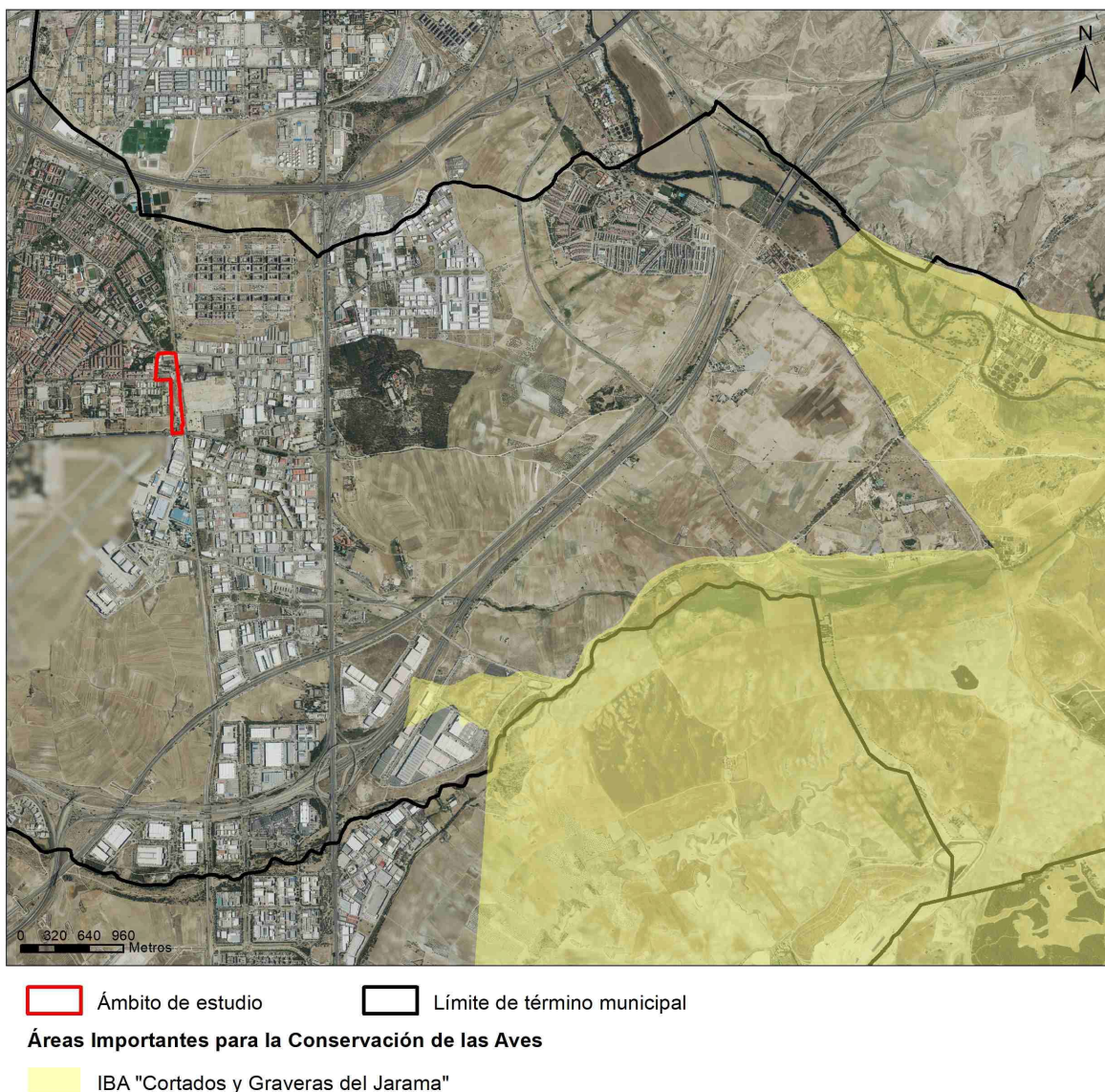


Ilustración 37. Red Natura 2000 en el entorno del ámbito de estudio. Fuente: MITERD.

Áreas Importantes para la conservación de las Aves

Las Áreas Importantes para la Conservación de las Aves (IBA – Important Bird Areas) constituyen un programa internacional impulsado por BirdLife International, orientado a la identificación, protección y gestión de los espacios esenciales para la conservación de la avifauna a escala global.

En el ámbito de actuación no hay ninguna de estas áreas, encontrándose la más próxima en la mitad oriental del término municipal de Getafe, concretamente a unos 3,1 km al sureste del mismo. Se trata de la IBA "Cortados y Graveras del Jarama" (IBA 73).



*Ilustración 38. Localización de la IBA "Cortados y Graveras del Jarama" con respecto al ámbito de actuación.
Fuente: MITERD.*

Hábitats

La Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, establece la identificación de los Hábitats de Interés Comunitario (HIC), entendidos como aquellos espacios naturales o seminaturales, terrestres o acuáticos, considerados esenciales para la conservación de la biodiversidad europea.

En el ámbito nacional, España cuenta con el Atlas Nacional de Hábitats Naturales y Seminaturales, una herramienta de referencia que recoge de forma detallada la distribución y características de los hábitats existentes, independientemente de su inclusión o no en la Directiva Hábitats. Los datos del inventario europeo se remontan al año 1997, mientras que los correspondientes al Atlas Nacional datan de 2005.

De acuerdo con esta información disponible en la web del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, el ámbito de actuación A.A. 02 "La Estación" no alberga ningún hábitat de interés comunitario. El más cercano (Cód. U.E. 5330: Matorrales termomediterráneos y pre-estépicos) se sitúa al este, a unos 4,3 km.

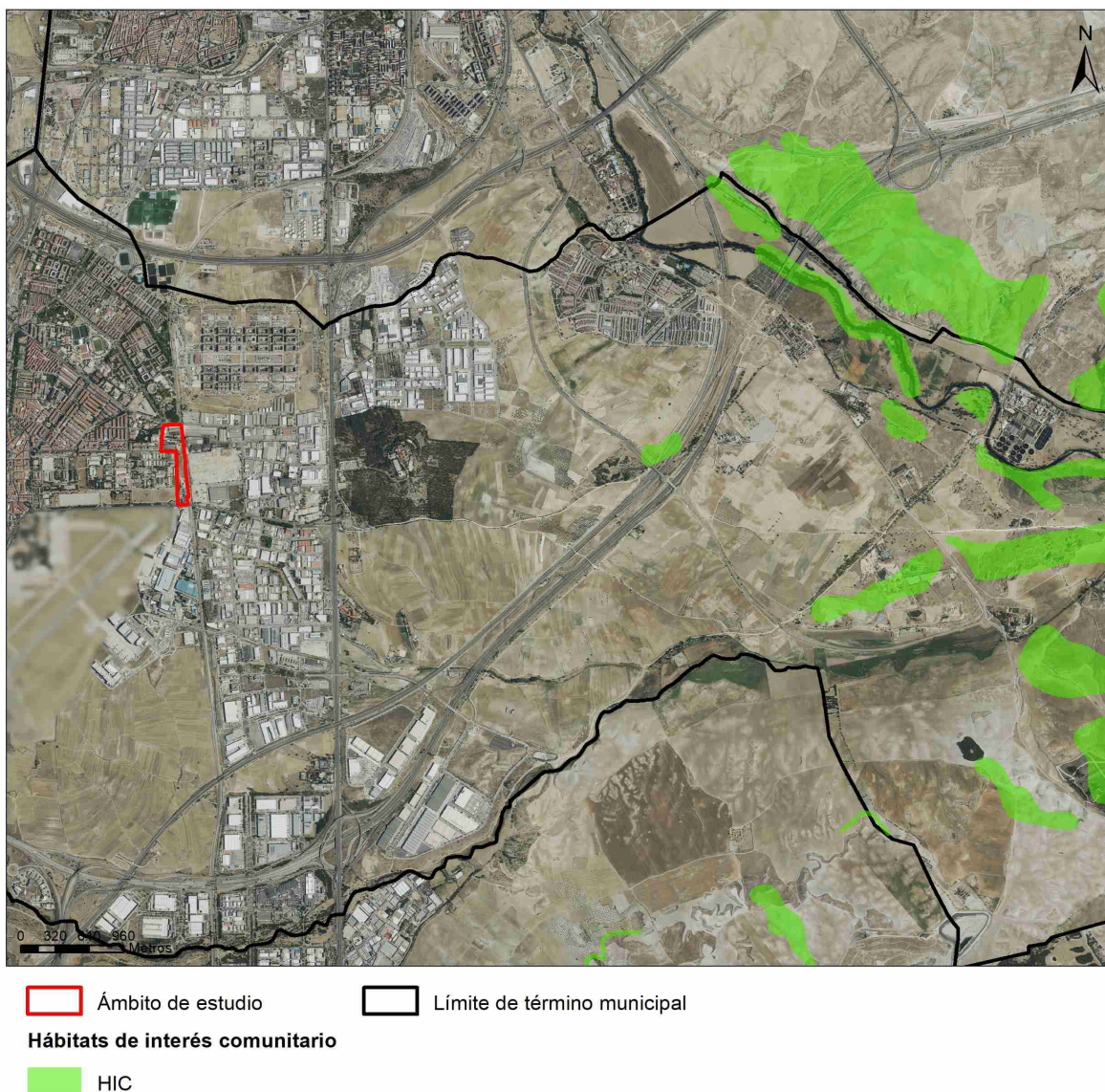


Ilustración 39. Localización de HIC en el entorno de la actuación. Fuente: MITERD

Espacios Naturales Protegidos

La Comunidad de Madrid no dispone de una legislación propia de espacios naturales protegidos, aunque sí posee las competencias de su declaración y gestión. Por consiguiente, en esta comunidad autónoma es de aplicación la normativa nacional, que está definida por la Ley 42/2007 de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Según esta Ley, se consideran espacios naturales protegidos los espacios del territorio nacional, incluidas las aguas continentales, y el medio marino, junto con la zona económica exclusiva y la plataforma continental, que cumplan al menos uno de los requisitos siguientes y sean declarados como tales:

- a) Contener sistemas o elementos naturales representativos, singulares, frágiles, amenazados o de especial interés ecológico, científico, paisajístico, geológico o educativo.
- b) Estar dedicados especialmente a la protección y el mantenimiento de la diversidad biológica, de la geodiversidad y de los recursos naturales y culturales asociados.

La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, derogó la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, cuyo artículo 21 decía que:

Las Comunidades Autónomas con competencia exclusiva en materia de espacios naturales protegidos, y con competencia para dictar normas adicionales de protección en materia de medio ambiente, podrán establecer, además de las figuras previstas en los artículos anteriores, otras diferentes regulando sus correspondientes medidas de protección.

Bajo esta premisa, la Comunidad de Madrid crea la figura de protección de Parque Regional.

El ámbito de actuación A.A. 02 "La Estación" no alberga ningún espacio natural protegido, aunque la parte oriental del municipio de Getafe (a unos 4 km de su límite) aporta superficie al Parque Regional en torno a los ejes de los cursos bajos de los ríos Manzanares y Jarama (Parque Regional Sureste), un espacio que alberga áreas y enclaves que constituyen algunas de las entidades biogeográficas más ricas e interesantes de la región madrileña, con formaciones vegetales y poblaciones de fauna de gran diversidad y riqueza de especies, entre las que destaca la avifauna asociada a cortados y cantiles, sotos fluviales y lagunas, o aquellas otras especies que habitan en las singulares estepas de yesos y cereales de secano.

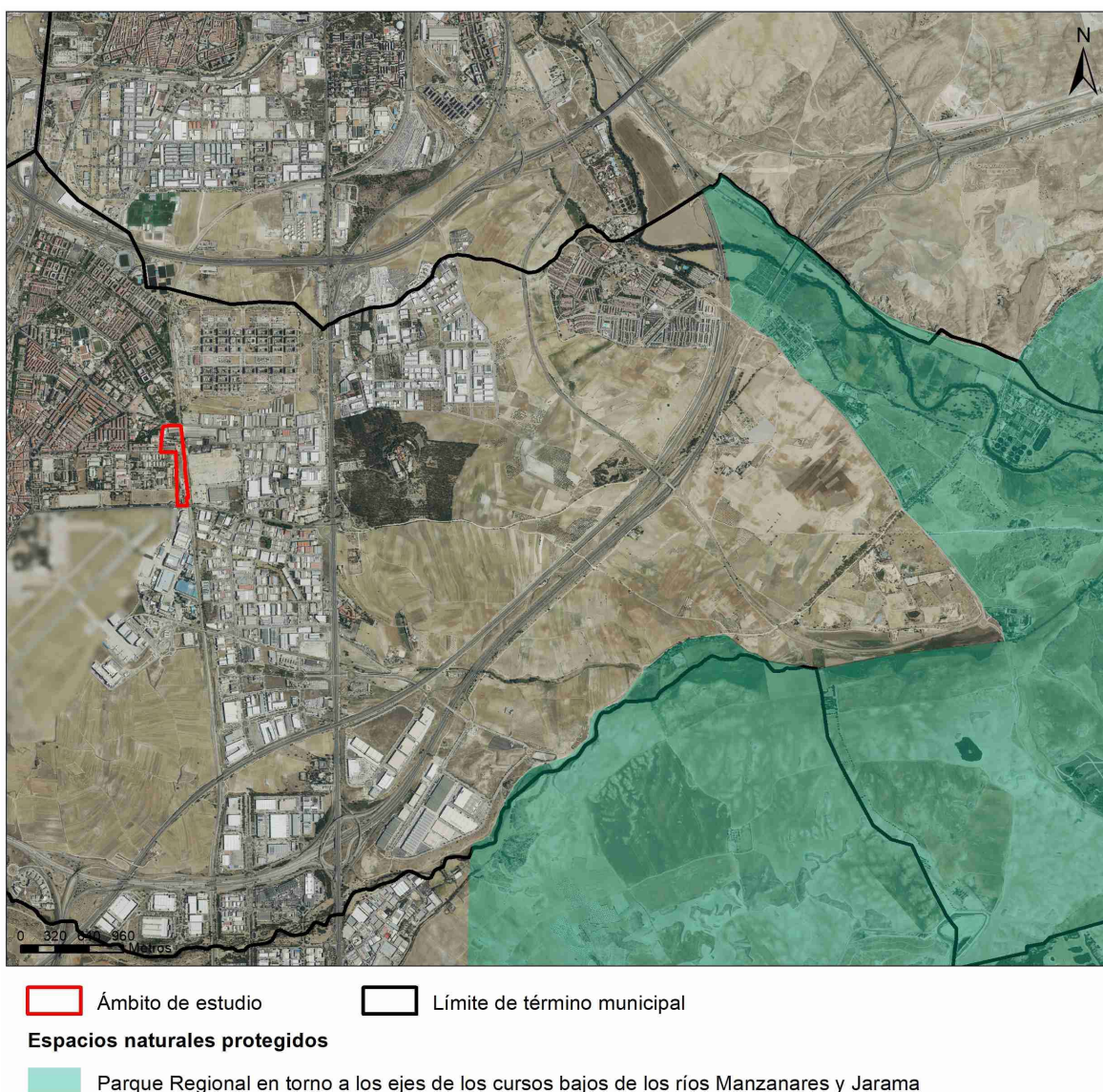


Ilustración 40. Localización del Parque Regional Sureste en relación al ámbito de actuación A.A. 02 "La Estación". Fuente: Geoportal de la Comunidad de Madrid.

Áreas protegidas por instrumentos internacionales

Según la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, tienen la consideración de áreas protegidas por instrumentos internacionales todos aquellos espacios naturales que sean formalmente designados de conformidad con lo dispuesto en los Convenios y Acuerdos internacionales de los que sea parte España y, en particular, los siguientes:

- a) Los humedales de Importancia Internacional, del Convenio relativo a los Humedales de Importancia Internacional especialmente como Hábitat de Aves Acuáticas.
- b) Los sitios naturales de la Lista del Patrimonio Mundial, de la Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial, Cultural y Natural.
- c) Las áreas protegidas, del Convenio para la protección del medio ambiente marino del Atlántico del nordeste (OSPAR).
- d) Las Zonas Especialmente Protegidas de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM), del Convenio para la protección del medio marino y de la región costera del Mediterráneo.
- e) Los Geoparques, declarados por la UNESCO.
- f) Las Reservas de la Biosfera, declaradas por la UNESCO.
- g) Las Reservas biogenéticas del Consejo de Europa.

El área de estudio no presenta en su superficie ni en su entorno inmediato la presencia de ninguno de estos espacios.

Vías pecuarias

La Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, las define como las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discuriendo tradicionalmente el tránsito ganadero.

En la Comunidad de Madrid se encuentran reguladas por la Ley 8/1998, de 15 de junio, que establece, entre otros aspectos, el régimen de usos y la creación de un Inventario de Vías Pecuarias a nivel autonómico en el que se recoge la clasificación y caracterización de cada vía pecuaria que discurre por su territorio.

De acuerdo con dicho inventario, al sur al ámbito de estudio discurre la Vereda de Leganés a Perales del Río (Código 2806505), que posee una longitud total de 10.100 m y, al norte, se localiza la Vereda del Molino (Código 2806502), cuya longitud es de 4.000 m.



Ilustración 41. Red de Vías Pecuarias en el entorno de la actuación. Fuente: Geoportal de la Comunidad de Madrid.

Montes

Según la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid, los montes pueden estar sujetos a régimen especial o a régimen general. Son montes sujetos a régimen especial los declarados de Utilidad Pública, Protectores, Protegidos y Preservados. El resto de los montes, cualquiera que sea su titularidad, se considerarán sometidos al régimen general.

De acuerdo con la información disponible en la web de la Comunidad de Madrid, en el ámbito objeto de estudio no se localiza ningún tipo de monte, tampoco ningún parque forestal periurbano (espacios destinados a facilitar a los ciudadanos de los núcleos urbanos el contacto con la naturaleza y mejorar su calidad de vida). El monte de utilidad pública más próximo se sitúa en el municipio de Rivas-Vaciamadrid. En cuanto a los parques forestales periurbanos (PFP), a unos 4 km al sur se distribuye el PFP Bosquesur de forma lineal a lo largo del arroyo Culebro entre los municipios de Leganés, Fuenlabrada, Getafe y Pinto.

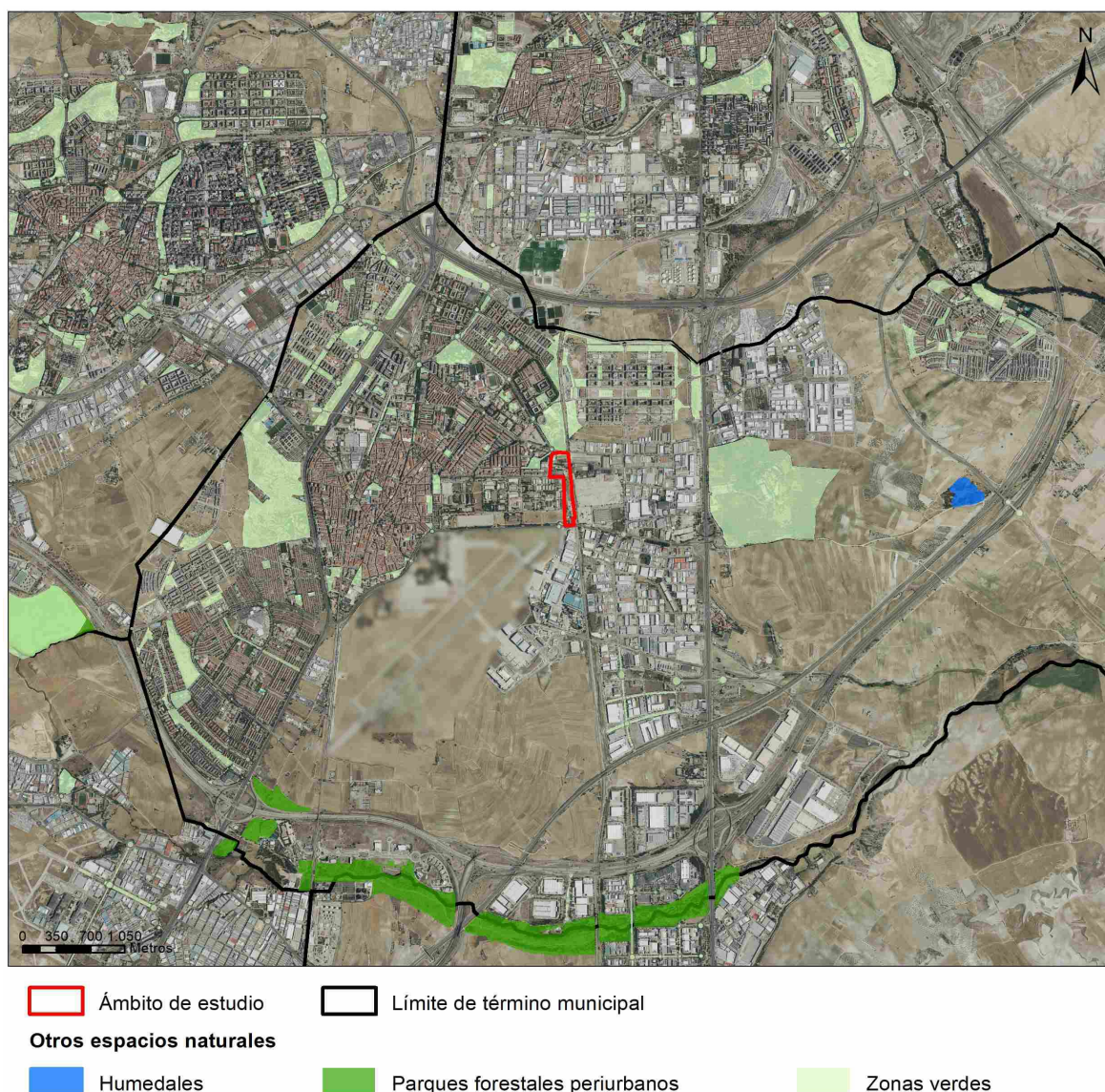


Ilustración 42. Otros espacios naturales en el entorno del A.A. 02 "La Estación". Fuente: Geoportal de la Comunidad de Madrid y CNIG.

Humedales y Turberas

Los humedales y turberas, aunque ocupan una proporción reducida de la superficie terrestre, constituyen ecosistemas de gran valor por los múltiples servicios ecosistémicos que prestan. Entre estos destacan la regulación hídrica, que contribuye a prevenir inundaciones y sequías, y la filtración de contaminantes. Las turberas, en particular, almacenan aproximadamente el 30 % del carbono terrestre, desempeñando un papel clave en la mitigación del cambio climático. Su conservación no solo contribuye a reducir los efectos del cambio climático mediante la fijación de carbono, sino que también protege la biodiversidad asociada, mejora la calidad del agua y disminuye el riesgo de erosión del suelo.

La Política Agrícola Común (PAC 2023-2027) reconoce la importancia de estos ecosistemas en las Buenas Condiciones Agrarias y Medioambientales (BCAM2), incorporando la protección de humedales y turberas como una medida esencial para la sostenibilidad ambiental y climática, y destacando su valor multifuncional en el paisaje agrario. Para su identificación, las BCAM2 utilizan como referencia las superficies catalogadas como humedales y turberas en el Sistema de Información Geográfica de Parcelas Agrícolas (SIGPAC).

En el municipio de Getafe solo existe un humedal en la cartografía de la BCAM2, localizado a unos 3,9 km al este del AA2 "La Estación". Este humedal, denominado Lagunas de Horna, también se encuentra incluido en el Inventario español de zonas húmedas (IEZH), regulado por el Real Decreto 435/2004, de 12 de marzo, y en el Catálogo Regional de Embalses y Humedales de la Comunidad de Madrid.

Zonas verdes municipales

Las zonas verdes del núcleo urbano, como plazas arboladas, jardines o parques, forman parte de la infraestructura verde, al introducir elementos naturales dentro del tejido urbano que favorecen la convivencia, el encuentro y el descanso, contribuyendo así a mejorar la calidad de vida de los habitantes.

El ámbito de Actuación A.A. 02 "La Estación" no cuenta con ninguna zona verde en su interior, aunque si hay presencia de ellas en sus alrededores como es el caso del parque Getafe situado a su norte o el parque Andrés García Madrid ubicado a su oeste, que ofrecen un punto de encuentro y recreo para la población. Además, el núcleo urbano dispone de algunas calles arboladas, que contribuyen de manera complementaria a la estructura verde del municipio.

Corredores ecológicos

Para determinar la conectividad presente en el ámbito de estudio y entorno, se han analizado los documentos siguientes:

- Informe de WWF en 2018 "Autopistas Salvajes. Propuesta de WWF España para una Red Estratégica de Corredores Ecológicos entre espacios Red Natura 2000" (Rodríguez Mateo *et al.*, 2018)¹.
- Planificación de la Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad de Madrid: Identificación de oportunidades para el bienestar social y la conservación del patrimonio natural

Autopistas salvajes. Propuesta de WWF España para una red estratégica de corredores ecológicos entre espacios Red Natura 2000

Este informe identifica 12 corredores ecológicos prioritarios entre áreas de la Red Natura 2000 y 17 zonas críticas para la conectividad en la península Ibérica, incluyendo las fronteras con Francia y Portugal. Para ello, se han identificado como tales hábitats exclusivamente los forestales y el enfoque de conectividad elegido se ha establecido desde el punto de vista de la movilidad de los mamíferos asociados a hábitat forestales, quedando fuera el análisis de la conectividad para especies más ligadas a hábitats agrícolas o acuáticos. Los corredores ecológicos identificados corresponden a las propuestas de enlaces funcionales entre dos o más zonas núcleo que discurren por las zonas que suponen una menor resistencia acumulada (menor dificultad) para el movimiento de las especies.

Sin embargo, ninguno de estos corredores discurre por el ámbito de estudio o su entorno. El más cercano se sitúa a unos 18 km al sureste.

¹ Rodríguez, G.; Mateo Sánchez, M.C; de la Fuente Martín, B.; Gastón González, A. y Saura Martínez, S. 2018. Autopistas salvajes. Propuesta de WWF España para una Red Estratégica de Corredores Ecológicos entre espacios Red Natura 2000. WWF España - ETSI Montes, Forestal y del Medio Natural. Universidad Politécnica de Madrid.

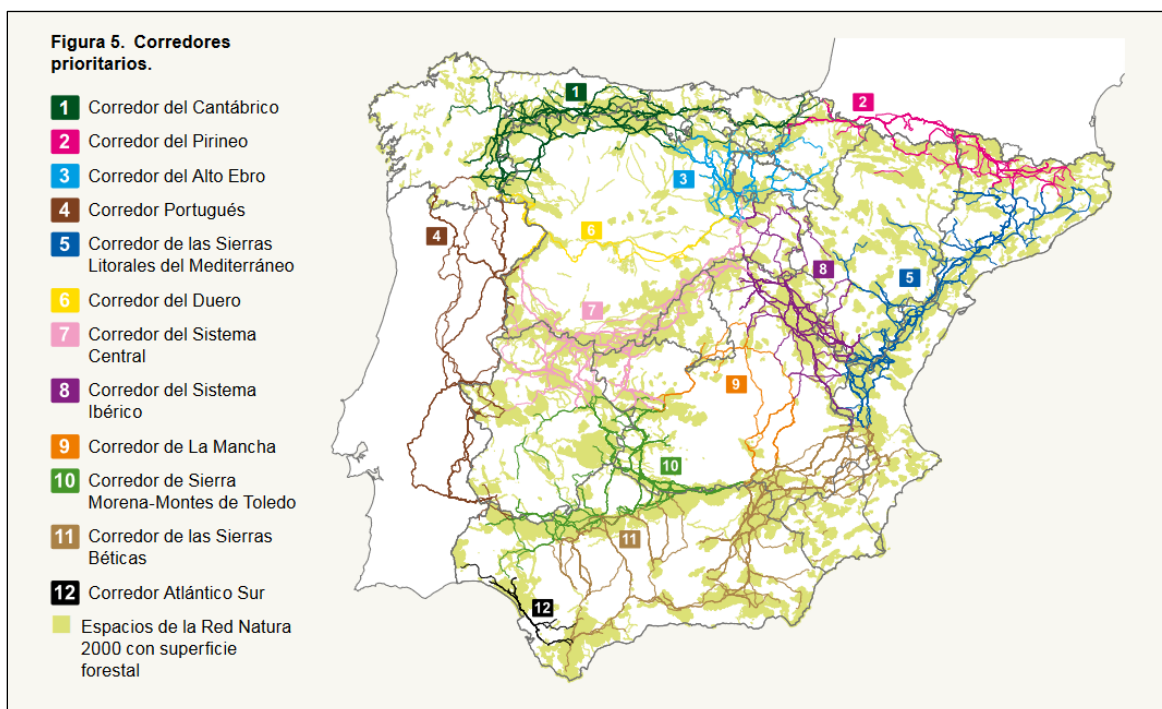


Ilustración 43. Corredores ecológicos prioritarios. Fuente: Propuesta de WWF España para una Red Estratégica de Corredores Ecológicos entre espacios Red Natura 2000

Planificación de la red de corredores ecológicos de la Comunidad de Madrid: Identificación de oportunidades para el bienestar social y la conservación del patrimonio natural

El resultado de este trabajo fue el diseño de una Red de Corredores Ecológicos que asegurara la funcionalidad de las áreas protegidas y la coherencia de la Red Natura 2000 en la comunidad, así como su comunicación con las comunidades limítrofes.

La metodología empleada se basó en el estudio de la permeabilidad del territorio para el desplazamiento de especies objetivo, para lo que se asumió que las especies se desplazan por el territorio utilizando los mismos criterios que para la selección de hábitat. La elección de las especies objetivo se realizó en función de las necesidades de conservación de los principales paisajes madrileños (forestales, cerealistas y gipsícolas), por lo que se eligieron especies asociadas a estos ámbitos.

Se diseñaron tres tipos de corredores:

- **Corredores principales**, son de carácter estratégico para garantizar la conectividad a nivel regional e interregional. Conectan nodos² de la red Natura 2000.
- **Corredores secundarios**, son de importancia regional o comarcal. Conectan nodos con corredores principales, corredores principales entre sí, o poblaciones aisladas con corredores primarios o nodos.
- **Corredores verdes**, conectan las zonas verdes periurbanas con el resto de corredores o con nodos. Su objetivo es facilitar la accesibilidad de la naturaleza para los ciudadanos como factor de bienestar, calidad de vida y salud, por lo que su conectividad no está ligada a la conservación de un hábitat, especie o ecosistema prioritario.

² Los nodos son territorios que, por conservar hábitat en cantidad y calidad suficiente, constituyen el núcleo vital para asegurar su funcionamiento y la conservación de las especies

Los corredores primarios y secundarios han sido diseñados en detalle y se ha dejado en nivel de propuesta los corredores verdes, pues su diseño entra de lleno en el ámbito del urbanismo más que en la ordenación territorial. Estas propuestas de corredores se localizan, fundamentalmente, en el ámbito urbano y enlazan los parques, jardines y el viario urbano con fuentes externas de biodiversidad en forma de grandes espacios verdes periurbanos.

El ámbito de actuación A.A. 02 "La Estación" no se halla en el trazado de ningún corredor ecológico primario ni secundario (el más cercano está situado a unos 4,6 km al sureste), pero si se encuentra totalmente incluido en la propuesta de vía verde denominada "Vía verde de Getafe", que discurre con dirección norte-sur.

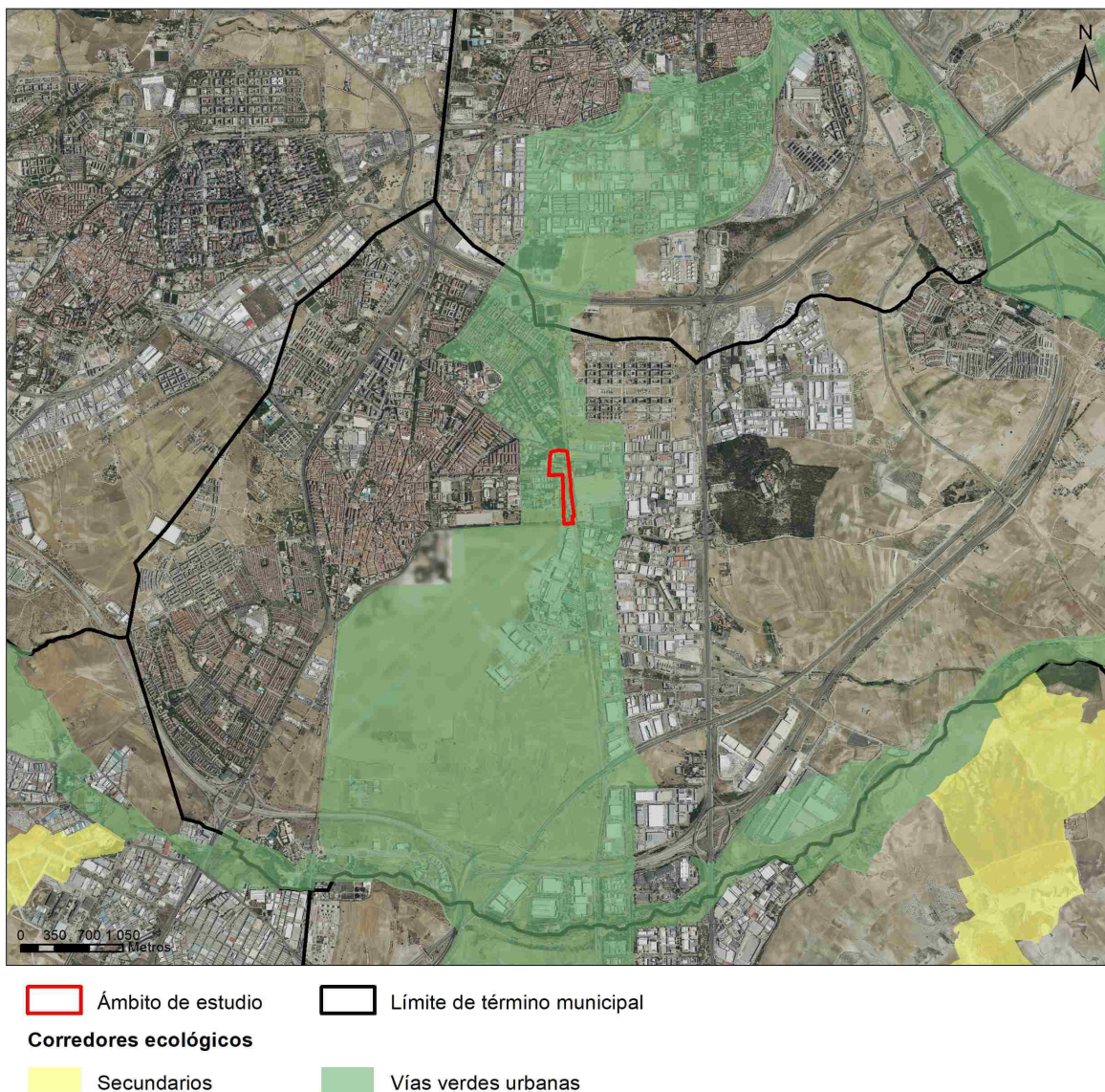


Ilustración 44. Corredores ecológicos en el entorno del A.A. 02 "La Estación". Fuente: Geoportal de la Comunidad de Madrid.

4.8.1.2. Espacios y elementos culturales

La Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas (ENIVCRE), en vigor desde el 14 de julio de 2021 mediante la Orden PCM/735/2021, de 9 de julio, reconoce la importancia de los elementos culturales en la planificación territorial. Aunque su objetivo principal es la conservación de la biodiversidad y la funcionalidad de los ecosistemas, la estrategia

entiende que estos aspectos están estrechamente ligados a la identidad, la historia y las prácticas humanas. Por ello, considera el patrimonio histórico-cultural como un componente esencial dentro de la planificación sostenible.

La integración de la infraestructura verde con la conservación del patrimonio implica que los corredores ecológicos y demás actuaciones tengan en cuenta los valores históricos y culturales del territorio, incluyendo sitios arqueológicos, monumentos, paisajes culturales y otros elementos que forman parte de la identidad local. Así, se busca vincular el patrimonio natural con el cultural, fomentando una planificación que combine la conservación ecológica con la preservación histórica y las necesidades sociales.

La Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid clasifica los bienes culturales en función de sus declaraciones de protección en:

- **Bienes de Interés Cultural (BIC):** aquellos que tengan un valor más relevante.
- **Bienes de Interés Patrimonial (BIP):** aquellos que no tienen el valor para ser declarados como BIC, pero poseen una especial significación histórica o artística.
- **Bienes Catalogados (BC):** aquellos que no tienen un valor relevante para ser declarados BIC ni especial significación histórica o artística para declararse como BIP, pero se ajustan a la definición dada como elemento que integra el patrimonio cultural de la Comunidad de Madrid. Este tercer nivel de protección incorpora, en lo referido al patrimonio inmueble, los bienes culturales de los catálogos de bienes y espacios protegidos de los Ayuntamientos.

Los bienes declarados se inscriben en el Registro de Bienes de Interés Cultural de la Comunidad de Madrid, o en el Registro de Bienes de Interés Patrimonial, así como en el Catálogo de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid. Este último Catálogo se crea a través del artículo 28 de la Ley 8/2023, de 30 de marzo, y está formado por los Bienes de Interés Cultural, los Bienes de Interés Patrimonial y los Bienes Catalogados, entre otros referidos en las disposiciones adicionales primera, segunda y tercera de esta ley.

Igualmente, el artículo 30 de la misma ley menciona que los catálogos de bienes y espacios protegidos de los Ayuntamientos incluirán todos los bienes inmuebles ubicados en los correspondientes municipios que tengan protección conforme a la Ley 8/2023, de 30 de marzo y a la normativa urbanística y a la normativa de protección del patrimonio urbano y arquitectónico.

Tras la consulta de los documentos anteriores se constata que no existen Bienes de Interés Cultural ni otros elementos protegidos en el interior del ámbito de estudio. Los más cercanos son el BIC con categoría de zona arqueológica "Casco Urbano de Getafe" situado a unos 1,2 km al oeste; el Conjunto Catalogado: Colonia del Ejército del Aire "Juan de la Cierva" a aproximadamente la misma distancia y dirección del anterior; el Conjunto de la Universidad Carlos 111, antiguos Cuarteles del Regimiento de Artillería de Campaña 13 a unos 1,2 km al noroeste, y el Conjunto Catalogado: Ermita, Convento, y Monumento al Sagrado Corazón de Jesús a unos 2 km al este.

4.8.2. Potenciales afecciones

El Plan Parcial de Reforma Interior del A.A. 02 "La Estación" del PGOU de Getafe incorpora la Infraestructura Verde como elemento estructurante del desarrollo urbanístico, garantizando la conectividad ecológica mediante la disposición de espacios verdes interconectados y la restauración local de componentes naturales. Esta integración se apoya en la aplicación de categorías de suelo y regulaciones de uso que contribuyen a la conservación y mejora de la funcionalidad ecológica, estableciendo condiciones y limitaciones que previenen su fragmentación y aseguran la coherencia del sistema verde municipal.

La ordenación propuesta, además, mantiene la compacidad del núcleo urbano, consolidando el crecimiento del municipio al este del mismo y reordenando el vacío urbano entre el Acuartelamiento Aéreo y la línea ferroviaria, lo que favorece la cohesión social y la continuidad paisajística.

Estas actuaciones, de carácter puntual y limitada extensión, permiten mantener un modelo que preserva y potencia los espacios de alto valor del municipio y que son fundamentales para la conservación de los ecosistemas y la biodiversidad, por lo que no se prevén afecciones a la infraestructura verde.

4.9. VEGETACIÓN

4.9.1. Vegetación potencial

Se entiende por vegetación potencial la comunidad vegetal estable que existiría en un área determinada como consecuencia de la sucesión geobotánica progresiva si el ser humano dejase de influir y alterar los ecosistemas vegetales. En la práctica, se considera a la vegetación potencial como sinónimo de clímax, correspondiente a la vegetación primigenia (aun no alterada por el humano).

Se debe distinguir entre la vegetación potencial correspondiente a las series climatófilas (clímax) y la correspondiente a las series edafófilas (comunidades permanentes). Las series climatófilas son aquellas que se inician y ubican en los suelos que sólo reciben el agua de lluvia y la vegetación potencial clímax corresponde, al menos idealmente, a la etapa final o asociación estable de este tipo de series, mientras que las series edafófilas son las que se desarrollan en biotopos excepcionales, es decir, en suelos azonales, como son los determinados por exceso o defecto de agua, topografía, textura o trofía marcadamente desviantes respecto de la media o clímax. El caso más general de las series edafófilas son las riparias, es decir, las de las riberas y suelos con hidromorfía temporal o permanente debida a escorrentías o afloramientos.

Los mapas de vegetación potencial permiten llevar a cabo una evaluación del óptimo de vegetación que pudiera llegar a instalarse en la zona de estudio. Son mapas muy útiles desde el punto de vista de evaluar las posibilidades del territorio y de las previsibles respuestas de las distintas zonas a cambios que puedan tener lugar en el medio.

Para determinar la vegetación potencial correspondiente a la zona de estudio se ha utilizado el "Mapa de Series de Vegetación de España. Escala 1:400.000. Salvador Rivas-Martínez. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. ICONA. 1987", según el cual el ámbito de actuación A.A. 02 "La Estación" se corresponde con la siguiente serie climatófila:

- Serie 22b Serie mesomediterránea manchega y aragonesa basófila de *Quercus rotundifolia* o encina (*Bupleuro rigidi-Querceto rotundifoliae sigmetum*). VP, encinares.

Esta serie es característica del piso bioclimático mesomediterráneo con ombroclima seco y suelos ricos de carbonato cálcico. El carrascal o encinar, que representa la etapa madura de la serie, presenta cierto número de arbustos esclerófilos en el sotobosque que tras la total o parcial desaparición o destrucción de la encina aumentan su biomasa y restan como etapa de garriga en muchas estaciones frías de estos territorios.

Las etapas extremas de degradación son los tomillares, que pueden ser muy diversos en su composición florística, los estadios correspondientes a los suelos menos degradados son la etapa de los coscojares o garrigas, la de los espartales de atochas y en cierto modo la de los pastizales vivaces de *Brachypodium retusum*.

4.9.2. Vegetación actual

El paisaje vegetal del municipio se encuentra muy transformado en la actualidad por la acción humana, existiendo pocas zonas dentro de su territorio que conserven su estado natural. Dominan los cultivos de secano y áreas de matorral sobre suelos pobres siendo muy patente la ausencia de arbolado natural. Los lindes entre las parcelas de secano, así como algunos espacios de borde no cultivados han permitido el desarrollo de vegetación herbácea, de tipo ruderal, y ocasionalmente de tipo arbustivo (retama).

El ámbito concreto de estudio carece de comunidades vegetales de la serie potencial, presentando, en general, formaciones vegetales características de espacios degradados. No obstante, se observan ejemplares arbóreos, en su mayoría de carácter ornamental, como almez (*Celtis australis*), olmo (*Ulmus minor*), falsa acacia (*Robinia pseudoacacia*), morera (*Morus alba*) y ailanto (*Ailanthus altissima*). Se localizan también varias alineaciones de arbolado viario, compuestas por ciruelos (*Prunus cersifera*), al norte del ámbito, y por especies del género *Acer*, al sur del mismo.

En el resto de la parcela se desarrollan comunidades de especies herbáceas de poligonáceas, compuestas, leguminosas y gramíneas, alternando con superficies carentes de vegetación, correspondientes a caminos y zonas explanadas.

4.9.3. Flora catalogada

4.9.3.1. Normativa y estados de protección

La conservación de la flora amenazada en España se sustenta en un sólido marco normativo. A nivel estatal, la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad establece los principios básicos para la protección de la biodiversidad, incluyendo la posibilidad de declarar especies en régimen de protección especial. Este mandato se desarrolla mediante el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, que regula el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y el Catálogo Español de Especies Amenazadas, instrumentos que determinan las categorías de amenaza y las medidas de conservación aplicables.

En el ámbito autonómico, la Ley 2/1991, de 14 de febrero, para la protección y regulación de la fauna y flora silvestres en la Comunidad de Madrid, junto con el Decreto 18/1992, aprueba el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres y de Árboles Singulares. Esta normativa establece prohibiciones específicas (como el arranque, recolección o destrucción de ejemplares), limitaciones de aprovechamiento y un régimen sancionador para garantizar la conservación efectiva de la flora protegida en la región.

- Anexos de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
 - Anexo II: Especies animales y vegetales de interés comunitario para cuya conservación es necesario designar zonas especiales de conservación. (II).
 - Anexo V: Especies animales y vegetales de interés comunitario que requieren una protección estricta. (V).
 - Anexo VI: Especies animales y vegetales de interés comunitario cuya recogida en la naturaleza y cuya explotación pueden ser objeto de medidas de gestión. (VI).
- Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE) y Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA), desarrollados por el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, así como por sus modificaciones. El catálogo clasifica las especies en las Categorías de amenaza incluidas a continuación junto a las abreviaturas utilizadas:

- En Peligro de Extinción: especie cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando. (PE)
- Vulnerable: especie que corre el riesgo de pasar a la categoría anterior en un futuro inmediato si los factores adversos que actúan sobre ella no son corregidos. (VU)

Las especies incluidas en el Listado (L) son aquellas especies merecedoras de atención o protección que no se incluyen en las categorías anteriores.

- Catálogo Regional de Especies Amenazadas y de Árboles Singulares (CRCM.), regulado por Decreto 18/1992, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Catálogo regional de especies amenazadas de fauna y flora silvestre y se crea la categoría de árboles singulares. Se organiza en las siguientes categorías:
 - Especies en peligro de extinción (PE)
 - Especies sensibles a la alteración de su hábitat (SAH)
 - Especies vulnerables (VU)
 - Especies de interés especial (IE)

4.9.3.2. Catálogo florístico

Para la elaboración de este apartado se ha consultado el Inventario Español de Especies Terrestres (IEET) del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD), en su versión correspondiente al año 2015, para la cuadrícula UTM de 10x10 km 30TVK36, así como el "Catálogo Regional de Especies Amenazadas y de Árboles Singulares" de la Comunidad de Madrid.

De manera complementaria, se han revisado la información incluida en el Proyecto Anthos (MITERD y CSIC) y el Sistema de información de la vegetación ibérica y macaronésica (SIVIM).

Como resultado no se ha obtenido ninguna especie incluida ni en los anexo de Ley 42/2007, ni en el LESRPE o CEEA, ni en el catálogo regional.

4.9.4. Potenciales afecciones

Dado que no se ha identificado la presencia de especies protegidas, amenazadas ni sensibles que requieran medidas específicas de conservación, se considera que la afección sobre la vegetación es de carácter no significativo.

4.10. FAUNA

Para el análisis de la fauna existente en el ámbito de estudio se ha elaborado un inventario con las especies existentes tanto en el mismo como en su entorno próximo, con indicaciones sobre su grado de conservación y legislación de aplicación para su protección. Con ello se trata de definir la riqueza faunística del territorio y el valor de las especies existentes.

La recopilación de datos se ha basado principalmente en el Inventario Español de Especies Terrestres (IEET) del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD), en su versión correspondiente al año 2015. El análisis de presencia de especies se ha realizado en referencia a la cuadrícula UTM de 10x10 km 30TVK36, seleccionada por su representatividad espacial dentro del área de estudio.

4.10.1. Normativa y estados de protección

La conservación de la fauna amenazada en España se sustenta en un marco legal bien definido.

En el ámbito estatal, la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad establece las bases para garantizar la protección de la biodiversidad, incluyendo la creación de regímenes de protección especial para determinadas especies. Este marco se desarrolla mediante el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, que regula el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y el Catálogo Español de Especies Amenazadas, instrumentos que fijan las categorías de amenaza y las medidas de conservación aplicables.

En el ámbito autonómico, la Ley 2/1991, de 14 de febrero, para la protección y regulación de la fauna y flora silvestres en la Comunidad de Madrid, junto con el Decreto 18/1992, aprueba el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres y de Árboles Singulares. Este catálogo constituye un registro público de carácter administrativo que clasifica especies, subespecies y poblaciones que requieren medidas específicas de conservación.

- Anexos de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
 - Anexo II: Especies animales y vegetales de interés comunitario para cuya conservación es necesario designar zonas especiales de conservación. (II).
 - Anexo V: Especies animales y vegetales de interés comunitario que requieren una protección estricta. (V).
 - Anexo VI: Especies animales y vegetales de interés comunitario cuya recogida en la naturaleza y cuya explotación pueden ser objeto de medidas de gestión. (VI).
- Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial (LESRPE) y Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEa), desarrollados por el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, así como por sus modificaciones. El catálogo clasifica las especies en las Categorías de amenaza incluidas a continuación junto a las abreviaturas utilizadas:
 - En Peligro de Extinción: especie cuya supervivencia es poco probable si los factores causales de su actual situación siguen actuando. (PE)
 - Vulnerable: especie que corre el riesgo de pasar a la categoría anterior en un futuro inmediato si los factores adversos que actúan sobre ella no son corregidos. (VU)

Las especies incluidas en el Listado (L) son aquellas especies merecedoras de atención o protección que no se incluyen en las categorías anteriores.

- Catálogo Regional de Especies Amenazadas y de Árboles Singulares (CRCM.), regulado por Decreto 18/1992, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Catálogo regional de especies amenazadas de fauna y flora silvestre y se crea la categoría de árboles singulares. Se organiza en las siguientes categorías:
 - Especies en peligro de extinción (PE)
 - Especies sensibles a la alteración de su hábitat (SAH)
 - Especies vulnerables (VU)
 - Especies de interés especial (IE)

4.10.2. Catálogo faunístico

El presente catálogo faunístico incorpora, para cada grupo taxonómico, el listado de especies registradas con algún tipo de protección en la cuadrícula UTM de 10x10 km 30TVK36, donde se ubica el ámbito de estudio, elaborado principalmente a partir de las fuentes de datos previamente citadas.

En la relación sistemática de las especies identificadas como presentes en el ámbito de análisis, debe considerarse que, la cuadrícula de 10x10 km abarca un ámbito mucho mayor que el ámbito de

actuación A.A. 02 "La Estación", por lo que muchas de las especies que se mencionarán a continuación pueden no encontrarse en dicho ámbito de estudio.

4.10.2.1. Anfibios

Tabla 4. Especies de anfibios catalogadas o amenazadas. Fuente. IEET

Nombre científico	Nombre común	Anexos Ley 42/2007	CEEa/LESrPE	CRCM
<i>Bufo calamita</i>	Sapo corredor	V	L	
<i>Pelobates cultripedis</i>	Sapo de espuelas	V	L	
<i>Pelophylax perezi</i> (antes <i>Rana perezi</i>)	Rana común	VI		
<i>Pleurodeles waltl</i>	Gallipato		L	

4.10.2.2. Aves

Tabla 5. Especies de aves catalogadas o amenazadas. Fuente. IEET

Nombre científico	Nombre común	Anexos Ley 42/2007	CEEa/LESrPE	CRCM
<i>Acrocephalus arundinaceus</i>	Carricero tordal		L	
<i>Apus apus</i>	Vencejo común		L	
<i>Apus pallidus</i>	Vencejo pálido		L	IE
<i>Asio otus</i>	Búho chico		L	
<i>Athene noctua</i>	Mochuelo europeo		L	
<i>Caprimulgus ruficollis</i>	Chotacabras pardo		L	IE
<i>Certhia brachydactyla</i>	Agateador común		L	
<i>Cettia cetti</i>	Ruiseñor bastardo		L	
<i>Ciconia ciconia</i>	Cigüeña blanca	IV	L	VU
<i>Cisticola juncidis</i>	Buitrón		L	
<i>Clamator glandarius</i>	Críalo europeo		L	
<i>Delichon urbicum</i>	Avión común		L	
<i>Falco tinnunculus</i>	Cernícalo vulgar		L	
<i>Galerida cristata</i>	Cogujada común		L	
<i>Himantopus himantopus</i>	Cigüeñuela común	IV	L	IE
<i>Hippolais polyglotta</i>	Zarcero común		L	
<i>Hirundo rustica</i>	Golondrina común		L	
<i>Lanius excubitor</i>	Alcaudón norteno			IE
<i>Lanius senator</i>	Alcaudón común		L	
<i>Loxia curvirostra</i>	Piquituerto común		L	
<i>Luscinia megarhynchos</i>	Ruiseñor común		L	
<i>Melanocorypha calandra</i>	Calandria común	IV	L	IE
<i>Merops apiaster</i>	Abejaruco europeo		L	
<i>Milvus migrans</i>	Milano negro	IV	L	
<i>Motacilla alba</i>	Lavandera blanca		L	
<i>Otus scops</i>	Autillo europeo		L	
<i>Periparus ater</i> (antes <i>Parus ater</i>)	Carbonero garrapinos		L	

<i>Cyanistes caeruleus</i> (antes <i>Parus caeruleus</i>)	Herrerillo común		L	
<i>Parus major</i>	Carbonero común		L	
<i>Picus viridis</i>	Pito real		L	
<i>Strix aluco</i>	Cárabo común		L	
<i>Sturnus unicolor</i>	Estornino negro			
<i>Sylvia atricapilla</i>	Curruca capirota		L	
<i>Sylvia conspicillata</i>	Curruca tomillera		L	
<i>Sylvia melanocephala</i> (antes <i>Curruca melanocephala</i>)	Curruca cabecinegra		L	
<i>Tachybaptus ruficollis</i>	Zampullín común		L	
<i>Tetrax tetrax</i>	Sisón común	IV	PE	SAH
<i>Tyto alba alba</i> (antes <i>T. alba</i>)	Lechuza común		L	IE
<i>Upupa epops</i>	Abubilla		L	

4.10.2.3. Invertebrados

Tabla 6. Especies de invertebrados catalogadas o amenazadas. Fuente. IEET

Nombre científico	Nombre común	Anexos Ley 42/2007	CEEa/LESrPE	CRCM
<i>Lucanus cervus</i>	Ciervo volante	II	L	VU

4.10.2.4. Mamíferos

Tabla 7. Especies de mamíferos catalogadas o amenazadas. Fuente. IEET

Nombre científico	Nombre común	Anexos Ley 42/2007	CEEa/LESrPE	CRCM
<i>Myotis myotis</i>	Murciélago ratonero grande	II, IV	VU	VU
<i>Rhinolophus euryale</i>	Murciélago mediterráneo de herradura	II, IV	VU	VU
<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	Murciélago grande de herradura	II, IV	VU	VU
<i>Rhinolophus mehelyi</i>	Murciélago mediano de herradura	II, IV	VU	

4.10.2.5. Reptiles

Tabla 8. Especies de reptiles catalogadas o amenazadas. Fuente. IEET

Nombre científico	Nombre común	Anexos Ley 42/2007	CEEa/LESrPE	CRCM
<i>Mauremys leprosa</i>	Galápago leproso	II, IV, V	L	VU
<i>Natrix maura</i>	Culebra viperina		L	
<i>Natrix natrix</i>	Culebra de collar		L	
<i>Podarcis vaucheri</i> (antes <i>Podarcis hispanica</i>)	Lagartija andaluza		L	
<i>Psammotriton algirus</i>	Lagartija colilarga		L	
<i>Psammotriton hispanicus</i>	Lagartija cenicienta		L	
<i>Rhinechis scalaris</i> (antes <i>Elaphe scalaris</i>)	Culebra de escalera		L	
<i>Tarentola mauritanica</i>	Salamanquesa común		L	
<i>Timon lepidus</i> (antes <i>Lacerta lepida</i>)	Lagarto ocelado		L	

4.10.3. Potenciales afecciones sobre la fauna

A pesar de que la propuesta de desarrollo prevista por el Plan Parcial es muy reducida y se circunscribe a terrenos urbanos en donde ya existe una moderada antropización del territorio, es posible que se generen molestias para la fauna del entorno, así como también ocupación de los terrenos empleados para nidificación o campeo de algunas especies, especialmente de aquellas adaptadas a ambientes antropizados como el vencejo, la golondrina, el avión común, el cernícalo vulgar, etc.

En este sentido, resultan especialmente relevantes las especies más sensibles y, por tanto, de mayor catalogación que están o pueden estar presentes en el territorio. Es por ello, que el Estudio Ambiental Estratégico llevará a cabo una valoración de las afecciones que los nuevos desarrollos previstos por el Plan Parcial de Reforma Interior del A.A. 02 "La Estación" generarán sobre estas especies teniendo en cuenta su fenología, etología y distribución.

4.11. PAISAJE

4.11.1. Unidades de paisaje

De acuerdo con el Convenio Europeo del Paisaje (CEP), elaborado por el Consejo de Europa y aprobado en el año 2000 en Florencia, el Paisaje se define como cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos.

El Atlas de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid incorpora información sobre paisaje regional, realizando una definición de unidades de paisaje mediante la utilización de criterios visuales, de homogeneidad en cuanto a vegetación y usos antrópicos y en base a su agrupación por cuencas hidrográficas. Según este documento, la zona occidental del municipio de Getafe, donde se encuentra el área en estudio, estaría fundamentalmente representada por la unidad de paisaje urbana a la que no ha sido aplicado el modelo de calidad y fragilidad desarrollado para el resto de unidades caracterizadas por elementos del medio físico, si bien puede decirse que en función del grado de susceptibilidad al cambio en sus características paisajísticas y del atractivo que deriva de las características propias del territorio, el ámbito de actuación A.A. 02 "La Estación" presenta una baja calidad y fragilidad paisajística.

4.11.2. Potenciales afecciones sobre el paisaje

El Plan Parcial de Reforma Interior del A.A. 02 "La Estación" contempla una ordenación que responde a las características físicas y medioambientales del territorio, haciendo un uso racional del suelo. De este modo, la adopción de un modelo urbano compacto evita la dispersión urbana minimizando las afecciones paisajísticas.

Cabe decir que ámbito de actuación ya presenta cierto grado de transformación y degradación derivado de la actividad antrópica que, unido a la ausencia de elementos singulares o hitos relevantes desde el punto de vista estético y perceptivo, así como a la homogeneidad en la estructura del territorio hace que se traduzca en una baja calidad paisajística.

Por otro lado, la fragilidad visual del paisaje se considera reducida, dado que las alteraciones adicionales apenas generarían impactos significativos sobre su configuración actual, ya que se encuentra bastante antropizada.

No obstante, examinando el paisaje urbano teniendo en consideración la conexión del espacio público y las zonas verdes, el Plan Parcial establece a través de sus diferentes instrumentos un eje verde de norte a sur, el cual configura la estructura urbana del Municipio.

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

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

Por todo ello, se considera que la afección sobre el paisaje es compatible.

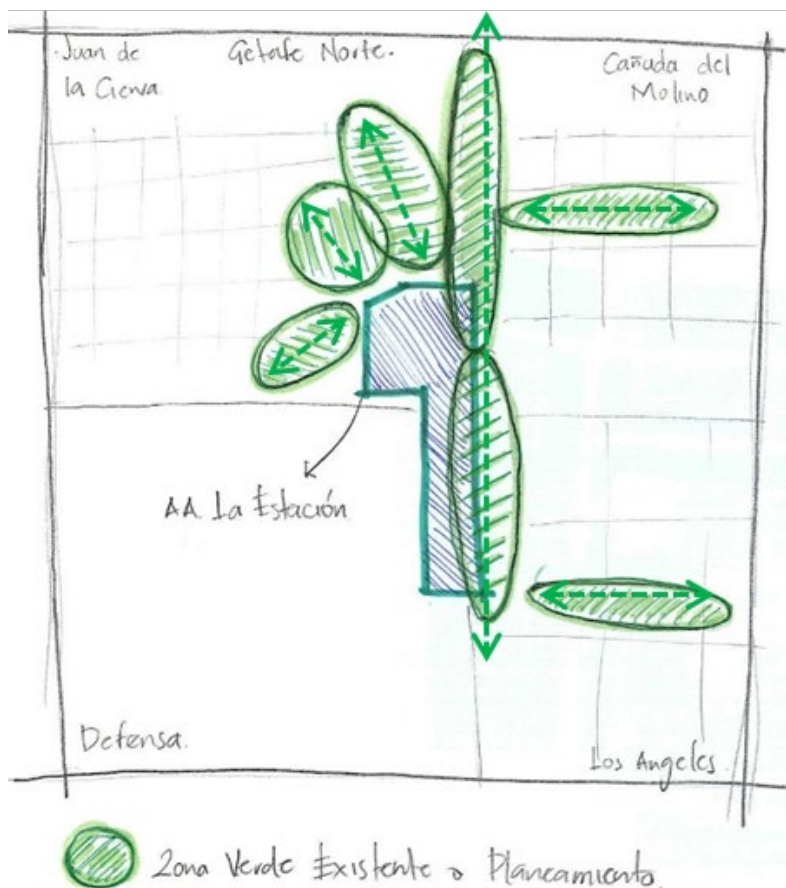


Ilustración 45. Esquema estructura verde sobre ámbito

4.12. RIESGOS NATURALES Y TECNOLÓGICOS

El riesgo puede definirse como la posibilidad o probabilidad de que un suceso ocurra y pueda poner en peligro la vida o los bienes de las personas. Constituye un estado latente de peligro que, ante la presencia de un elemento desencadenante, puede derivar en un accidente o siniestro, generando daños materiales o personales.

Para la elaboración de este apartado se tendrá en cuenta, entre otros, el Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid, que incluye el inventario y el análisis de hasta 48 riesgos, entre los más importantes de los presentes en el territorio madrileño, que pueden afectar a la población, a los bienes o al medio ambiente. Estos riesgos se clasifican en naturales, tecnológicos y antrópicos.

El cálculo del riesgo se ha elaborado a partir del análisis de la peligrosidad de los distintos riesgos considerados y del análisis de la vulnerabilidad (poblacional, infraestructuras y medioambiental) y ha sido representado mediante mapas de riesgo, donde este se representa en 5 niveles: muy bajo, bajo, moderado, alto y muy alto.

De entre todos los riesgos incluidos en el Catálogo se ha considerado llevar a cabo un análisis, dentro del ámbito de actuación A.A. 02 "La Estación" por su posible mayor relevancia dentro de dicho ámbito, de los siguientes:

- Riesgos naturales
 - Riesgo de inundación
 - Riesgo de incendios forestales
 - Riesgo de sequía y escasez
 - Riesgo sísmico
 - Riesgos geotécnico
- Riesgos tecnológicos
 - Riesgo de incendios urbanos en el exterior
 - Riesgo por contaminación ambiental del aire
 - Riesgo por transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril
 - Riesgo por transporte civil por aviación
 - Riesgo por contaminación ambiental del suelo
 - Riesgo asociado a emisiones electromagnéticas
 - Riesgo de plagas

4.12.1. Análisis de los riesgos

4.12.1.1. Riesgo de inundación

El cambio climático está modificando los patrones meteorológicos, provocando un aumento de las precipitaciones extremas y una mayor frecuencia e intensidad de las inundaciones, lo que puede tener consecuencias importantes para las personas y el medio ambiente.

La Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, en su artículo 14, determina que los Planes de Protección Civil son los instrumentos de previsión del marco orgánico funcional y de los mecanismos que permiten la movilización de los recursos humanos y materiales necesarios para la protección de las personas y de los bienes en caso de emergencia, así como del esquema de coordinación de las distintas Administraciones Públicas llamadas a intervenir.

Esta necesidad de hacer frente a un determinado riesgo a través de la planificación se contempla en el Real Decreto 524/2023, de 20 de junio, por el que se aprueba la Norma Básica de Protección Civil, en la que se dispone que serán objeto de Planes Especiales, entre otras, las emergencias por inundaciones.

El Plan Especial de Protección Civil ante el Riesgo de Inundaciones en la Comunidad de Madrid (INUNCAM), establece 3 tipos de inundaciones:

- 1) **Inundaciones por precipitaciones 'in situ'**: debidas a lluvias torrenciales que sobrepasan la capacidad de infiltración del suelo, encharcándolo.
- 2) **Inundaciones por escorrentía, avenida o desbordamiento de cauces**: se dan cuando los cauces no pueden acoger los caudales y se desbordan inundando sus márgenes, provocada o potenciada por: deshielo o fusión de nieve; obstrucción de cauces naturales o artificiales; invasión de cauces, aterramientos o dificultad de drenaje.

- 3) **Inundaciones por rotura o la operación incorrecta de obras hidráulicas:** bien por fallos en el sistema de llenado y vaciado de la presa o bien por problemas de cimentaciones u otras causas naturales o antrópicas, que pueden provocar la rotura y/o el desbordamiento del agua embalsada, generando inundaciones aguas abajo.

A continuación, se analiza cada una de ellas.

Inundaciones por precipitaciones 'in situ'

Este tipo de inundaciones son un fenómeno aleatorio de difícil previsión que precisa de un estudio histórico de las mismas y de los datos disponibles de intervenciones de los servicios de emergencia. A nivel urbano están más relacionado con la conformación de las propias redes de saneamiento, mientras que en otras zonas estará ligado a la propia capacidad hidráulica de los cauces de la zona.

Se podrían dar en cualquier zona de la ciudad y principalmente en aquellos puntos conflictivos y en elementos vulnerables identificados para este tipo de riesgo.

Inundaciones fluviales

Las Zonas potencialmente inundables se clasifican en función de los periodos de retorno de los episodios de lluvias, a saber:

- 1) Zonas de inundación muy frecuente o de alta frecuencia: zonas inundables para avenidas de período de retorno inferior a los diez años.
- 2) Zona de inundación frecuente: zonas inundables para avenidas de período de retorno entre diez y cincuenta años.
- 3) Zonas de inundación ocasional: zonas inundables para avenidas de período de retorno entre cincuenta y cien años.
- 4) Zonas de inundación excepcional: zonas inundables para avenidas de período de retorno entre cien y quinientos años.

Para el análisis del riesgo el Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI) identifica las denominadas ARPSI (Áreas con Riesgo Potencial Significativo de Inundación), es decir aquellas donde la materialización del riesgo se considera probable para los diferentes periodos de retorno.

Según la información cartográfica sobre las ARPSI del MITERD, no existe ninguna de una de estas áreas en el ámbito de estudio ni en sus proximidades. Las más cercanas son las que están asociadas al río Manzanares, a unos 4,7 km al noreste, y al arroyo del Culebro, a unos 4,5 km al suroeste.

Inundaciones por rotura o el funcionamiento incorrecto de obras de infraestructura hidráulica

El análisis de las inundaciones por rotura o por operación incorrecta de las presas queda regulada por los Planes de Emergencia de Presas, que deben de ser elaborados e implantados por los titulares de las presas.

Según el INUNCAM se establecen dos tipos de zonas potencialmente afectadas tras la rotura o avería de una presa:

- ZONA I: La potencialmente afectada por la onda de avenida en la 1ª media hora.
- ZONA II: La potencialmente afectada por la onda de avenida a partir de la 1ª media hora y hasta las 2 horas de la rotura de la presa

No obstante, según el mismo documento, no existe ninguna presa cuya rotura o mal funcionamiento pueda tener efectos adversos en el municipio de Getafe.

4.12.1.2. Riesgo de incendios

Riesgo de incendios forestales

El cambio climático está aumentando de manera significativa el riesgo de incendios forestales. El incremento sostenido de las temperaturas, la prolongación de las sequías y la mayor frecuencia de olas de calor extremas deshidratan la vegetación, convirtiéndola en un combustible altamente inflamable. Estos incendios no solo comprometen la biodiversidad y los ecosistemas, sino que también representan una amenaza directa para la población.

Para conocer el riesgo de incendios forestales en el ámbito, se ha consultado el Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid, elaborado con motivo de la actualización del PLATERCAM, que incluye el inventario y el análisis de hasta 48 riesgos, entre los más importantes de los presentes en el territorio de la Comunidad de Madrid y que puedan afectar a la población, a los bienes o al medio ambiente.

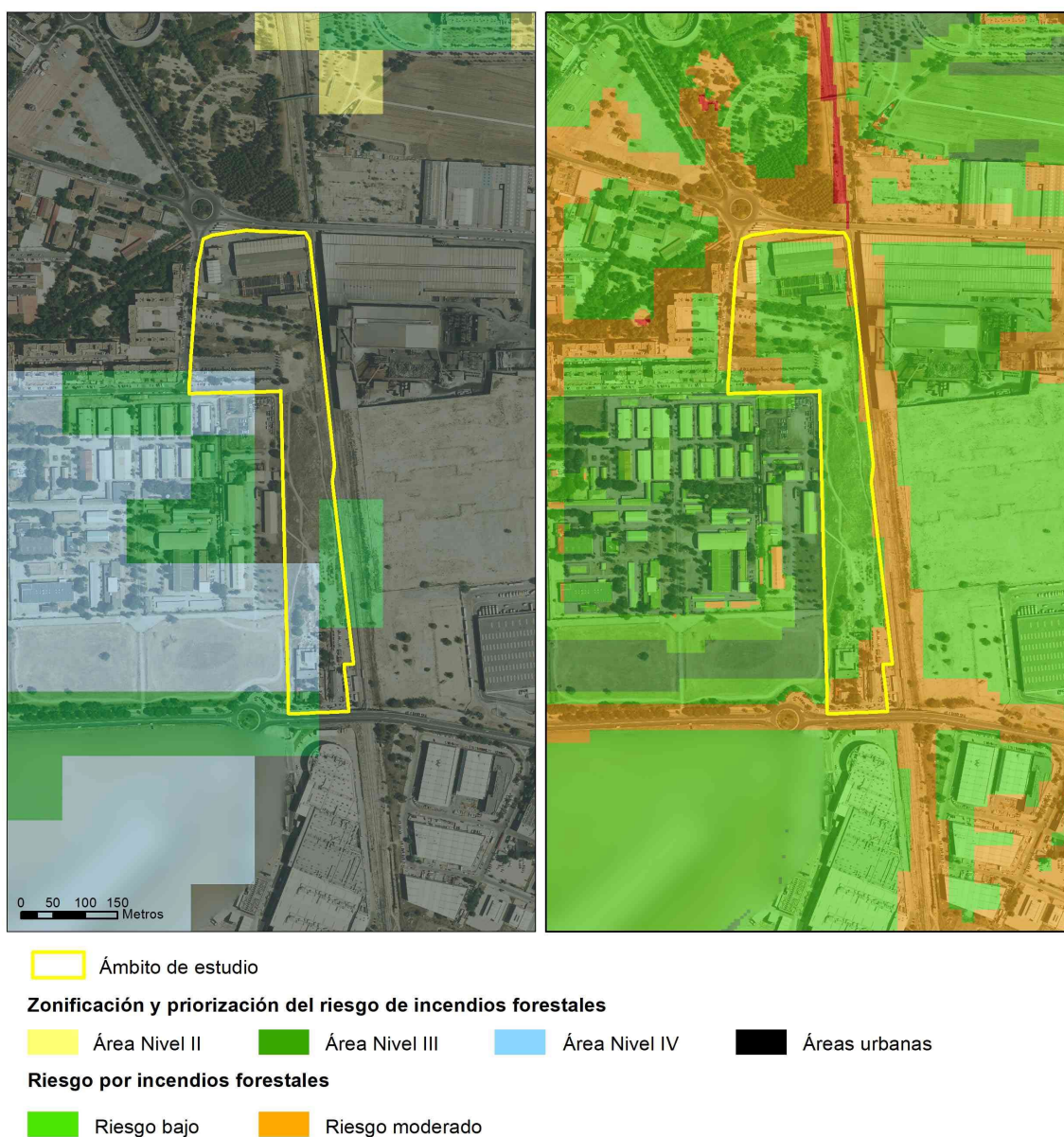


Ilustración 46. Zonificación y priorización del riesgo de incendios forestales (imagen de la izquierda) y Riesgo por incendios forestales (imagen de la derecha) en el entorno del A.A. 02 "La Estación". Fuente: Mapas del Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid.

Dicha cartografía refleja como en el interior de la zona de estudio el riesgo por incendios forestales resulta bajo, dada la ausencia de masas forestales de interés y continuidad horizontal y/o vertical del material combustible, siendo moderado en la periferia, asociadas dichas zonas a vías de comunicación.

Riesgo de incendios urbanos en el exterior

Un tipo de riesgo incluido en el grupo de los Riesgo tecnológicos o antrópicos, según el Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid, es el de los incendios urbanos en el exterior. Este tipo de riesgo se asocia a áreas donde la proximidad entre edificaciones y masas de vegetación combustible (como parques, jardines o formaciones forestales) incrementa la probabilidad de propagación del fuego. Se consideran especialmente vulnerables las urbanizaciones, núcleos residenciales y equipamientos situados en contacto directo o en las inmediaciones de terrenos forestales o zonas verdes de gran extensión, configurando espacios de interfaz urbano-forestal que requieren medidas específicas de prevención y autoprotección.

El riesgo, en estos casos, se evalúa en función de la carga de combustible vegetal (tipo y densidad de vegetación), las características urbanísticas (densidad edificatoria, materiales), la accesibilidad para medios de extinción y las condiciones meteorológicas (viento, temperatura, humedad).

Atendiendo a los Mapas Protección Civil en la Comunidad de Madrid, el ámbito de actuación A.A. 02 se encontraría en zona de riesgo moderado (11-75 incendios en el exterior de edificaciones al año).

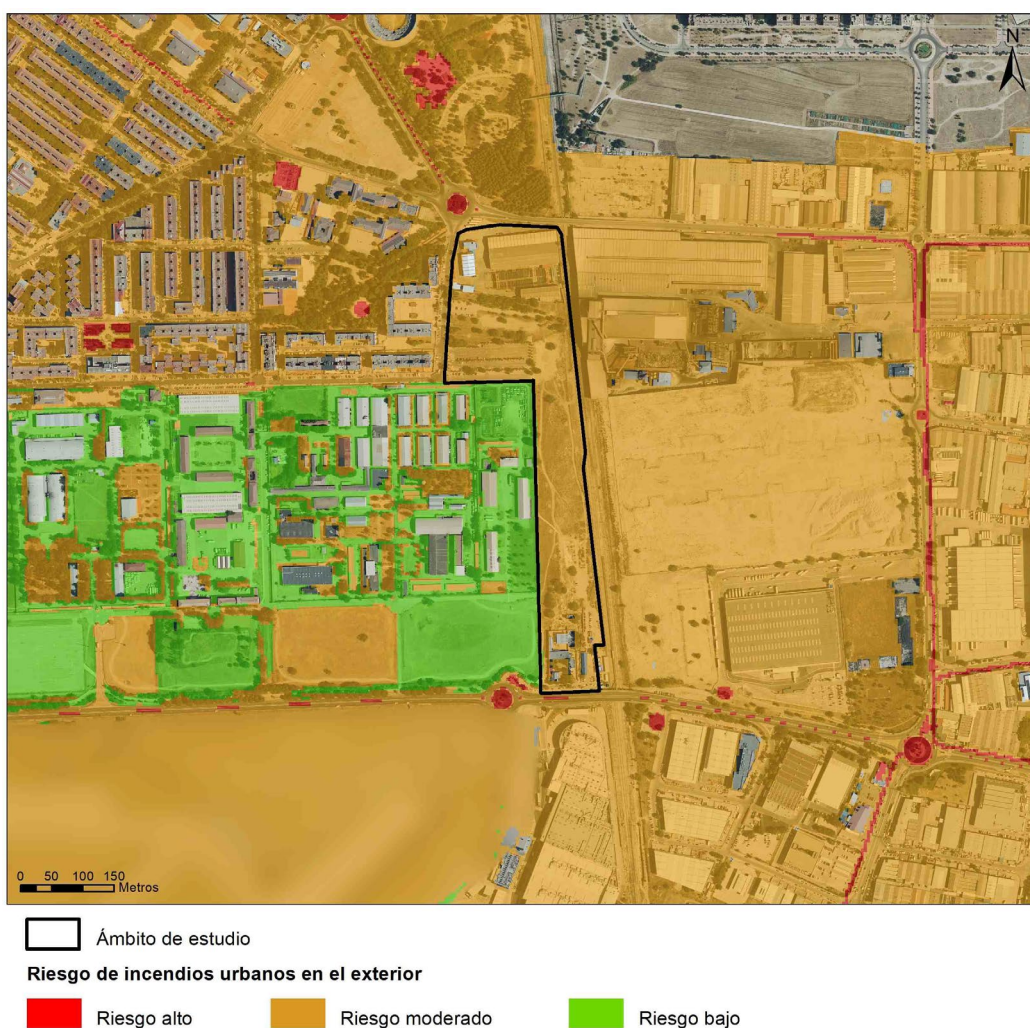


Ilustración 47. Riesgo por incendios urbanos en el exterior en el entorno del A.A. 02 "La Estación". Fuente: Mapas del Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid.

4.12.1.3. Riesgo de sequía y escasez

La Comunidad de Madrid, al igual que muchas otras zonas, enfrenta un creciente riesgo de sequía y escasez de agua como consecuencia del cambio climático. El incremento de las temperaturas y la alteración de los patrones de precipitación provocan episodios de sequía más frecuentes y prolongados, afectando de manera directa a la agricultura, la ganadería y el abastecimiento de agua para la población.

La sequía prolongada, o sequía meteorológica, se produce por la falta de precipitaciones y ocasiona descensos significativos en los caudales de ríos y embalses, pudiendo no cumplirse los caudales ecológicos necesarios para mantener los ecosistemas. Por su parte, la escasez o sequía hidrológica se relaciona con problemas coyunturales para atender las demandas de agua de la población, la agricultura o la ganadería.

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico realiza un seguimiento mensual de los indicadores y situación de sequía y escasez en todas las Demarcaciones Hidrográficas intercomunitarias. Conforme al último informe disponible, publicado en octubre 2025, en el término municipal de Getafe no se registra una situación de sequía prolongada y la escasez de agua se mantiene en niveles de normalidad. Esta conclusión se ve respaldada por los documentos titulados "Gráficos de la evolución de los indicadores de sequía" y "Gráficos de la evolución de los indicadores de escasez", emitidos por la Confederación Hidrográfica del Tago en octubre de 2025, los cuales corroboran dichas condiciones en la zona.

Además, cabe destacar que, durante los últimos cinco años, en la zona donde se ubica el ámbito de estudio, concretamente, en la Unidad territorial de sequía "Jarama-Guadarrama" solo se han registrado dos meses en 2022 (octubre y noviembre) y dos en 2023 (julio y agosto) con sequía prolongada y en la Unidad Territorial de Escasez "Abastecimiento a Madrid" ninguna prealerta, alerta o emergencia de escasez.

4.12.1.4. Riesgo sísmico

Los terremotos constituyen uno de los fenómenos naturales con mayores consecuencias catastróficas, ya que pueden causar daños significativos en edificaciones e infraestructuras, así como pérdidas humanas derivadas de dichos daños materiales.

De acuerdo con el Mapa de Peligrosidad Sísmica de España elaborado por el Instituto Geográfico Nacional, que considera un periodo de retorno de 500 años, las superficies incluidas en el área de estudio presentan un grado de sismicidad <VI. Este valor de intensidad sísmica se mide según la escala EMS-98 (European Macroseismic Scale), que considera un total de 12 grados de intensidad que abarcan desde el grado I (no sentido) al grado XII (completamente devastador).

Si se atiende a los Mapas del Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid, el área de estudio se localiza en una zona con riesgo sísmico bajo.

La Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el Riesgo Sísmico, aprobada por Resolución de 5 de mayo de 1995, establece que a efectos de planificación se deben incluir, en todo caso, aquellas zonas donde son previsibles sismos de intensidad igual o superior a los de grado VI.

A pesar de que el riesgo es mínimo, se deberá tener en cuenta el Real Decreto 997/2002, de 27 de septiembre, por el que se aprueba la norma de construcción sismorresistente: parte general y edificación (NCSR-02) y el Código Técnico de la Edificación (CTE) en la posterior fase de edificación.

4.12.1.5. Riesgos geotécnicos

Los riesgos geotécnicos se refieren a la vulnerabilidad de los materiales geológicos y a su comportamiento ante cargas y construcciones, constituyendo un factor crítico en la planificación

urbana. Su adecuada evaluación es esencial, ya que estos riesgos pueden comprometer la estabilidad de infraestructuras y edificaciones, afectando directamente a la seguridad de la población.

Según la información contenida en la Hoja 45 del Mapa Geotécnico 200.000 del IGME, el ámbito de estudio se localiza en un área con condiciones constructivas aceptables, pero se pueden presentar problemas de tipo litológico, geomorfológico y geotécnico.

Riesgo por expansividad de arcillas

El término expansividad define la capacidad del suelo para experimentar cambios de volumen al modificarse las condiciones de humedad, o para generar presiones si este cambio le es impedido.

La capacidad expansiva de un suelo depende estrechamente de su naturaleza minerológica, que deberá ser arcillosa en proporción significativa. De ahí que se utilice normalmente el término de arcillas expansivas como sustitutivo de suelos expansivos, ya que son los componentes arcillosos del suelo los que pueden exhibir expansividad.

Según los Mapas del Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid, el ámbito de estudio se ubica completamente sobre una zona con riesgo moderado.

Riesgo por hundimientos y subsidencias

Los hundimientos son un descenso súbito y localizado del terreno, normalmente asociado a la formación de cavidades subterráneas (por ejemplo, dolinas en zonas kársticas). Se trata de un colapso rápido, mientras que las subsidencias son el descenso gradual del terreno debido a procesos internos, como disolución de materiales solubles (karst), extracción de agua subterránea o minería. Es un hundimiento más progresivo.

El riesgo por este tipo de fenómenos en el ámbito de actuación A.A. 02 "La Estación" se considera inexistente para el caso de los hundimientos y bajo (prácticamente en toda la superficie) a moderado (puntualmente en la zona norte y sur, correspondientes a áreas edificadas) en relación a las subsidencias.

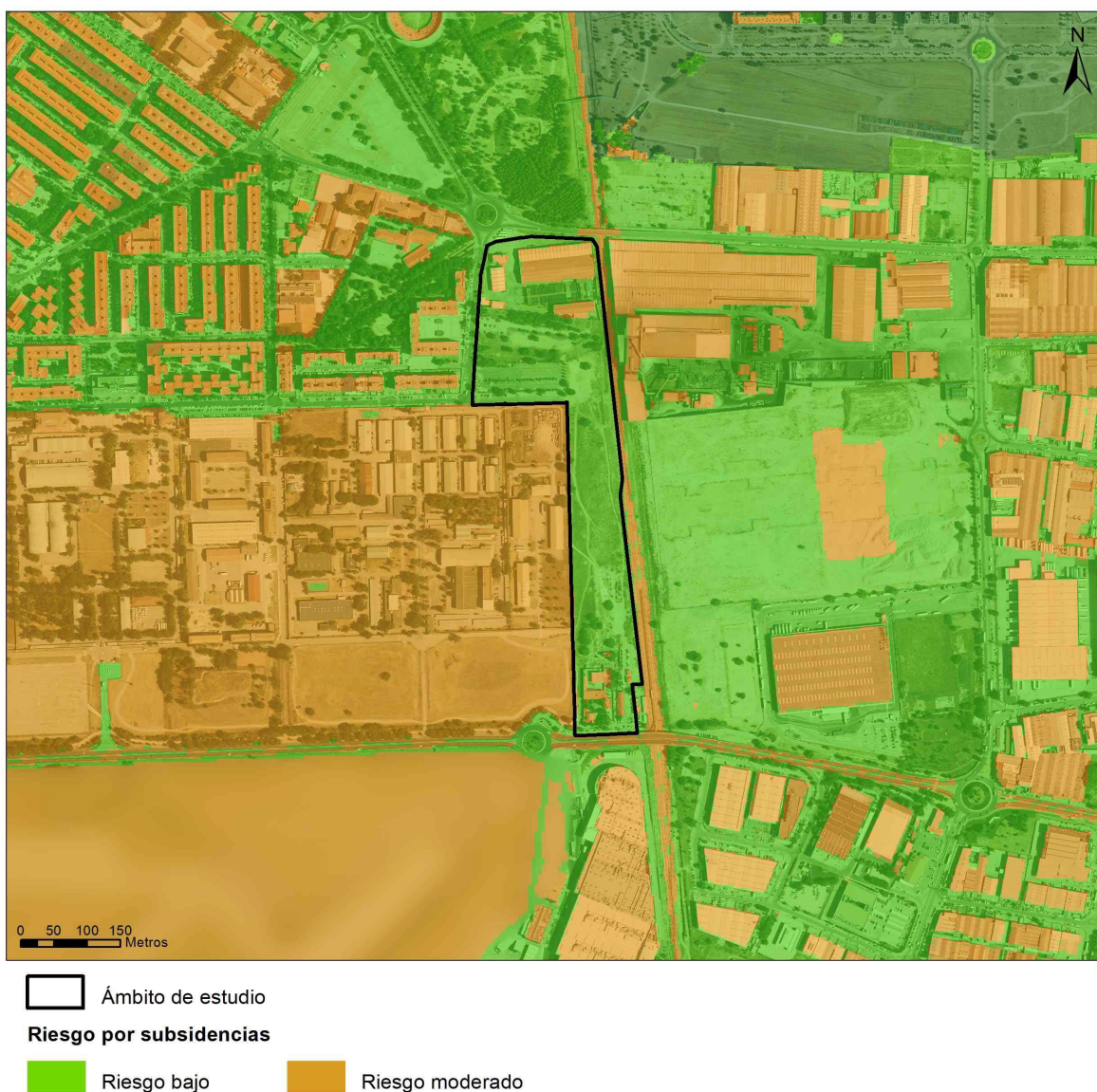


Ilustración 48. Riesgo por subsidencias en el entorno del A.A. 02 "La Estación". Fuente: Mapas del Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid.

4.12.1.6. Riesgo por contaminación ambiental del aire

Se entiende por contaminación atmosférica la presencia de materias, sustancias o formas de energía que impliquen molestia grave, riesgo o daño para personas, medio ambiente y demás bienes.

La emisión de sustancias contaminantes a la atmósfera, procedentes tanto de fuentes naturales como antropogénicas puede incidir en la salud de las personas, en la degradación de materiales y en los seres vivos y funcionamiento de los ecosistemas.

Para determinar el riesgo por contaminación ambiental del aire en la zona de estudio, los Mapas del Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid han tenido en cuenta el análisis de los contaminantes NO_x, PM₁₀ y O₃, los valores límite según normativa, la exposición poblacional y la presencia de áreas sensibles, concluyendo que el ámbito de actuación A.A. 02 "La Estación" presenta un riesgo alto en su mayor parte, siendo moderado en el área más septentrional y bajo en zonas muy puntuales, que se corresponden con algunas edificaciones.

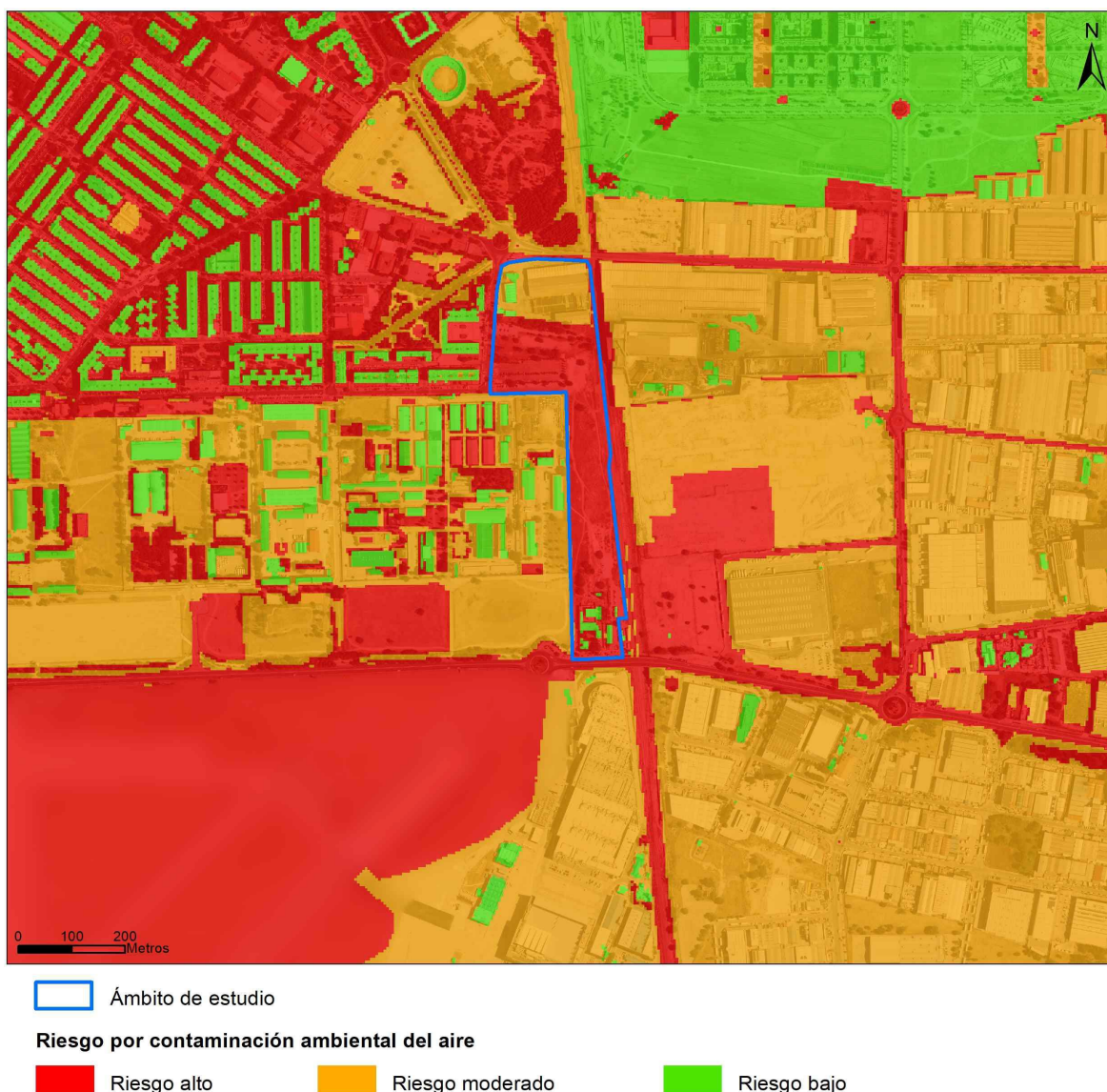


Ilustración 49. Riesgo por contaminación ambiental del aire en el entorno del A.A. 02 "La Estación". Fuente: Mapas del Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid.

4.12.1.7. Riesgo por transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril

El ámbito de actuación A.A. 02 "La Estación" es colindante, por su lado oriental, con la línea de ferrocarril LMC: Madrid-Ciudad Real; concretamente, con el tramo 2: Villaverde Bajo – Lim. Prov. Toledo, según el Decreto 159/2017, de 29 de diciembre, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad de Madrid (TRANSCAM).

Se trata de una línea que soporta un tráfico mixto con una alta densidad de trenes diarios, pues comparte la vía con la línea de cercanías C3, dejando especialmente las franjas nocturnas para el transporte de mercancías.

En los Mapas del Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid se muestra este tipo de riesgo para cada tramo de la red de líneas de ferrocarril empleadas en el transporte de mercancías peligrosas. Según dichos mapas, y en consonancia con lo establecido en el Plan TRANSCAM, este tramo de ferrocarril presenta un riesgo por transporte de mercancías por

ferrocarril alto, debido a la alta densidad poblacional, las mercancías peligrosas que se trasladan y por cercanía a infraestructuras sensibles, entre otras.

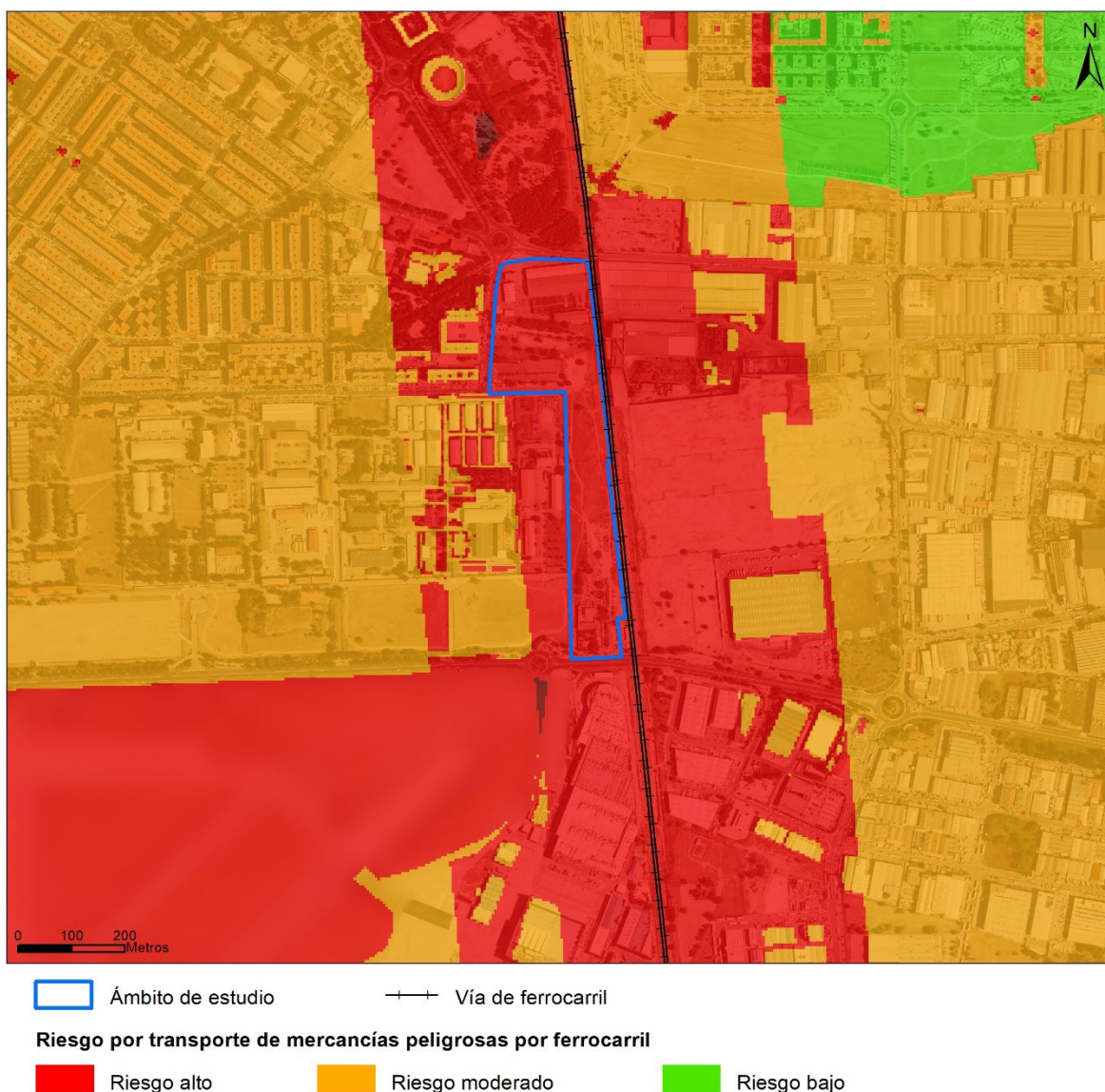


Ilustración 50. Riesgo por transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril en el entorno del A.A. 02 "La Estación". Fuente: Mapas del Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid

4.12.1.8. Riesgo por transporte civil por aviación

Dada la cercanía de la Base Aérea de Getafe debe tenerse en cuenta el riesgo derivado del transporte civil aéreo asociado a accidentes que pueden ocurrir en operaciones aéreas.

El "Mapa de riesgo por transporte civil por aviación" del Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid se fundamenta en:

- Servidumbres aeronáuticas: se consideran las limitaciones establecidas por normativas como el Real Decreto 330/2011, que define zonas donde se restringen construcciones o actividades por seguridad aérea.
- Proximidad a aeropuertos y bases aéreas: incluye rutas de aproximación y despegue de instalaciones como el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas y la Base Aérea de Getafe.

- Densidad poblacional: se evalúa el impacto potencial en zonas urbanas densamente habitadas cercanas a rutas aéreas.
- Infraestructuras críticas: se identifican instalaciones sensibles (hospitales, colegios, industrias peligrosas) que podrían verse afectadas por un accidente aéreo.
- Historial de incidentes: se analizan eventos pasados para estimar la probabilidad y consecuencias de accidentes.

Atendiendo a estos parámetros, dicho mapa refleja para el ámbito de estudio A.A. 02 "La Estación" un riesgo alto en la mitad sur y moderado en la mitad norte.

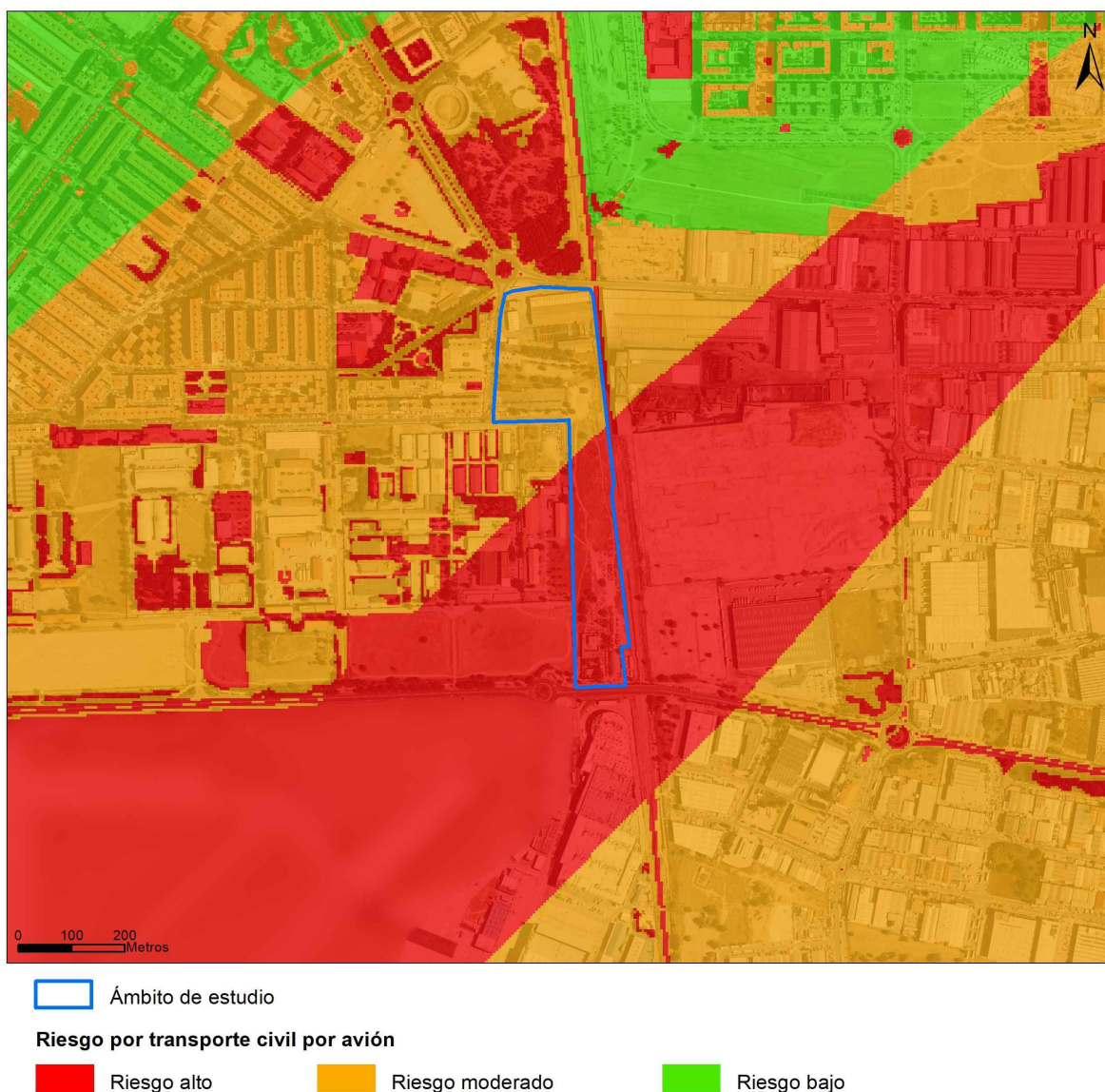


Ilustración 51. Riesgo por transporte civil por aviación en el entorno del A.A. 02 "La Estación". Fuente: Mapas del Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid

4.12.1.9. Riesgo por contaminación ambiental del suelo

La Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular define como suelo contaminado aquel cuyas características han sido alteradas negativamente por la presencia de componentes químicos de carácter peligroso procedentes de la actividad humana en

concentración tal que comporte un riesgo inaceptable para la salud humana o el medio ambiente, de acuerdo con los criterios y estándares que se determinen por el Gobierno.

Asimismo, reglamentariamente el Gobierno aprobará, actualizará y publicará una lista de actividades potencialmente contaminantes de los suelos. Los titulares de estas actividades deberán remitir periódicamente a la comunidad autónoma correspondiente los informes en los que figure la información que pueda servir de base para la declaración de suelos contaminados. Las comunidades autónomas con dicha información elaborarán un inventario con los suelos declarados contaminados en sus territorios.

En la Comunidad de Madrid este Inventario se creó mediante Decreto 326/1999, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico de los suelos contaminados de la Comunidad de Madrid. En dicho inventario no se encuentra ninguna de las parcelas que forman parte del ámbito de estudio.

Cabe decir, que si se consultan los Mapas del Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid el riesgo por contaminación del suelo en esta zona es, además, bajo o muy bajo.



Ilustración 52. Riesgo por contaminación ambiental del suelo en el entorno del A.A. 02 "La Estación". Fuente: Mapas del Catálogo de Riesgos Potenciales de Protección Civil para la Comunidad de Madrid

Por otro lado, se debe tener en cuenta que en este ámbito se han venido realizando a lo largo de los años estudios de la calidad del suelo, concluyéndose en el "Estudio de la Calidad de los Suelos en el ámbito del Plan Parcial "A.A-02 La Estación", del PGOU de Getafe (Madrid)" elaborado por la empresa TAUW Iberia, S.A.U. en mayo de 2023 (último realizado), lo siguiente:

De acuerdo con los resultados obtenidos se considera que los usos residenciales y urbanos del suelo previstos en el emplazamiento son compatibles con el estado de la calidad del suelo reflejado en el Estudio de la Calidad de los Suelos en el ámbito del Plan Parcial "AA-02 La Estación", de mayo de 2023.

Adicionalmente, en el Estudio se recomiendan algunas medidas preventivas para minimizar la exposición al suelo desnudo de algunos receptores como:

- *La aportación de terreno libre de afección en las zonas verdes del emplazamiento en forma de tierra vegetal, arenas o gravilla para evitar el contacto directo de los receptores.*
- *El uso de mascarilla para partículas a los trabajadores de la construcción que vayan a tener un contacto directo con el suelo del emplazamiento.*

4.12.1.10. Riesgo asociado a emisiones electromagnéticas

La contaminación electromagnética se define como la presencia y propagación en el entorno de campos eléctricos, magnéticos o electromagnéticos generados por fuentes artificiales, cuya intensidad, frecuencia o duración puede superar los niveles considerados seguros por la normativa vigente (Recomendación 1999/519/CE y Real Decreto 1066/2001), generando potenciales riesgos para la salud humana, los ecosistemas o la integridad de los equipos electrónicos.

En la Unión Europea no hay un límite legal de exposición de las personas frente a los campos electromagnéticos (CEM) de 50 Hz que generan, por ejemplo, las líneas eléctricas. En España se toman como valores de referencia, los límites establecidos en la Recomendación del Consejo de Europa de 12 de julio de 1999, relativa a la exposición al público en general a CEM de 0 Hz a 300 GHz, que establece restricciones sobre exposición a campos electromagnéticos y eléctricos:

- 5 kV/m (Kilovoltio/metro) de intensidad del campo eléctrico
- 100 µT (microTeslas) de inducción magnética

Estos límites se basan en efectos a corto plazo y las restricciones básicas se establecen para evitar cualquier consecuencia nociva. Están reconocidos como estándares internacionales por la Comisión Internacional para la Protección contra la Radiación no Ionizante (ICNIRP) y por el Comité Técnico TC 111 del CENELEC (Comité Europeo para la Normalización Electrotécnica).

Para evaluar este riesgo es necesario saber si hay presencia en la zona de líneas y subestaciones eléctricas, antenas de telefonía móvil, radio y televisión.

No se han detectado antenas, transformadores ni líneas de alta tensión dentro del ámbito de estudio. Únicamente hay un pequeño tramo de una línea eléctrica de baja tensión en la zona sur y un pequeño tramo que llega hasta el mismo por el norte. Fuera del ámbito, a unos 16 m, también hay un pequeño transformador eléctrico en el Acuartelamiento Aéreo de Getafe. Por consiguiente, la exposición a campos electromagnéticos es de muy baja intensidad, no siendo la contaminación electromagnética un problema de especial relevancia.

Asimismo, cabe reseñar que un informe elaborado por el Centro de Investigaciones Energéticas Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT) sobre los posibles efectos de los campos electromagnéticos, asociados a las líneas eléctricas de alta tensión, en la salud de las personas y el medio ambiente (Castaño Lara, S., Gómez Ros, J.M. y Real Gallego, A.) concluye que la información

científica y técnica más significativa, actualmente disponible a nivel internacional, no proporciona evidencias de que la exposición a campos electromagnéticos generados por las líneas eléctricas de alta tensión suponga un riesgo para la salud de las personas.

4.12.1.11. Riesgo de plagas

La presencia de plagas en un desarrollo urbanístico puede tener consecuencias negativas como daños estructurales, riesgos para la salud de las personas (transmisión de enfermedades, reacciones alérgicas, molestias, etc.) y el medio ambiente.

La probabilidad de aparición de una plaga está condicionada por múltiples factores, principalmente vinculados a la ubicación geográfica y las condiciones climáticas, pero también por variables asociadas al diseño, al planeamiento urbanístico, a las diferentes formas de gestión urbana y, en última instancia, a las prácticas de los propios habitantes.

Entre las especies de fauna de mayor interés por transmitir enfermedades y ocasionar daños estructurales se encuentran las ratas y ratones (*Rattus norvegicus*, *Rattus rattus* y *Mus musculus*), las cucarachas (*Blatta orientalis*, *Periplaneta americana* y *Blatella germanica*), los mosquitos (*Culex pipiens* y *Aedes albopictus*), los chinches (*Cimex lectularius*), las avispas (*Vespula germanica* y *Polistes dominula*) y los avispones (*Vespa crabro* y *V. velutina*), las hormigas (*Lassius niger*, *Monomorium pharaonis* y *Linepithema humile*), las moscas (*Musca domestica*), las pulgas y garrapatas (*Ctenocephalides*, *Nosopsyllus* y *Pulex*), los insectos relacionados con la humedad como los pececillos de plata (*Lepisma saccharina*) y los psicódidos (*Psychodidae*), las palomas (*Columba livia*) y los murciélagos (*Pipistrellus pipistrellus*, *P. pygmaeus*, *Eptesicus serotinus* y *E. isabellinus*).

En el caso de las especies vegetales puede darse el caso de especies con raíces invasivas que pueden penetrar en cimentaciones, redes de saneamiento y muros, provocando fisuras y debilitamiento estructural como *Ficus*, *Ailanthus altissima* o *Robinia pseudoacacia*. Otras, como las plantas trepadoras (*Hedera helix*) pueden retener humedad en fachadas, favoreciendo la degradación de materiales.

Para minimizar el riesgo de plagas es conveniente reducir los hábitats favorables (zonas húmedas, acumulación de residuos), desarrollar un diseño racional de espacios verdes y redes de saneamiento y llevar a cabo programas integrados de control y seguimiento.

En este sentido, en el Estudio Ambiental Estratégico se incluirán medidas de control medioambiental que deberán aplicarse en el desarrollo urbanístico del ámbito, especialmente durante la ejecución de las obras, para evitar la presencia y proliferación de las especies mencionadas anteriormente, y en la fase de funcionamiento, a través del adecuado mantenimiento y limpieza de las zonas verdes previstas.

4.12.2. Potenciales afecciones

En el ámbito de actuación A.A. 02 "La Estación", los principales riesgos naturales y tecnológicos incluyen incendios urbanos en el exterior (riesgo moderado), expansividad de arcillas (riesgo moderado), contaminación ambiental del aire (riesgo alto en su mayor parte, siendo moderado en el área más septentrional y bajo en zonas muy puntuales, que se corresponden con algunas edificaciones), transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (riesgo alto) y transporte civil por aviación (riesgo alto en la mitad sur y moderado en la mitad norte); no identificándose en un primer análisis previo afecciones significativas sobre la zona por inundaciones, incendios forestales, sequías y escasez, riesgo sísmico, hundimientos y subsidencias, contaminación del suelo y emisiones electromagnéticas. En conjunto, se considera que los ecosistemas y la infraestructura verde del municipio mantendrán su integridad y conectividad, sin impactos relevantes derivados del Plan Parcial de Reforma Interior del A.A. 02 "La Estación".

No obstante, en el Estudio Ambiental Estratégico se estudiarán con detalle:

- El riesgo por contaminación ambiental del aire, considerando las actividades industriales en el entorno del ámbito que pudieran tener efectos nocivos sobre la población, así como aquellas que pudieran emitir olores desagradables.
- El riesgo por transporte de mercancías por ferrocarril y la probabilidad de que se produzcan efectos adversos. Se consultará la "Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril" y el "Plan Especial de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad de Madrid (TRANSCAM)" y se evaluará el riesgo en función de la situación actual.
- El riesgo por transporte civil por aviación. Se evaluará, asimismo, la posición relativa del ámbito de estudio en relación con las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Getafe y las consecuencias que de ello podrían derivarse.
- El riesgo asociado a emisiones electromagnéticas identificando las principales fuentes de contaminación electromagnética presentes en el ámbito de estudio y en su entorno, evaluando las modificaciones previsibles que puedan derivarse del desarrollo de la ordenación con objeto de determinar la compatibilidad de los usos propuestos frente a este tipo de contaminación. El estudio se centrará en las radiaciones de frecuencia extremadamente baja (ELF), especialmente las producidas por los transformadores y las líneas de conducción eléctrica, y en las radiofrecuencias (RF), concretamente en la radiación generada por antenas de telefonía móvil, repetidores de radio y televisión, etc.
- El riesgo de plagas, mencionando las especies más frecuente, los daños que podrían causar e incorporando medidas para limitar la presencia de las mismas y su dispersión.

4.13. PRESENCIA DE INFRAESTRUCTURAS

4.13.1. Afección ferroviaria

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

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

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

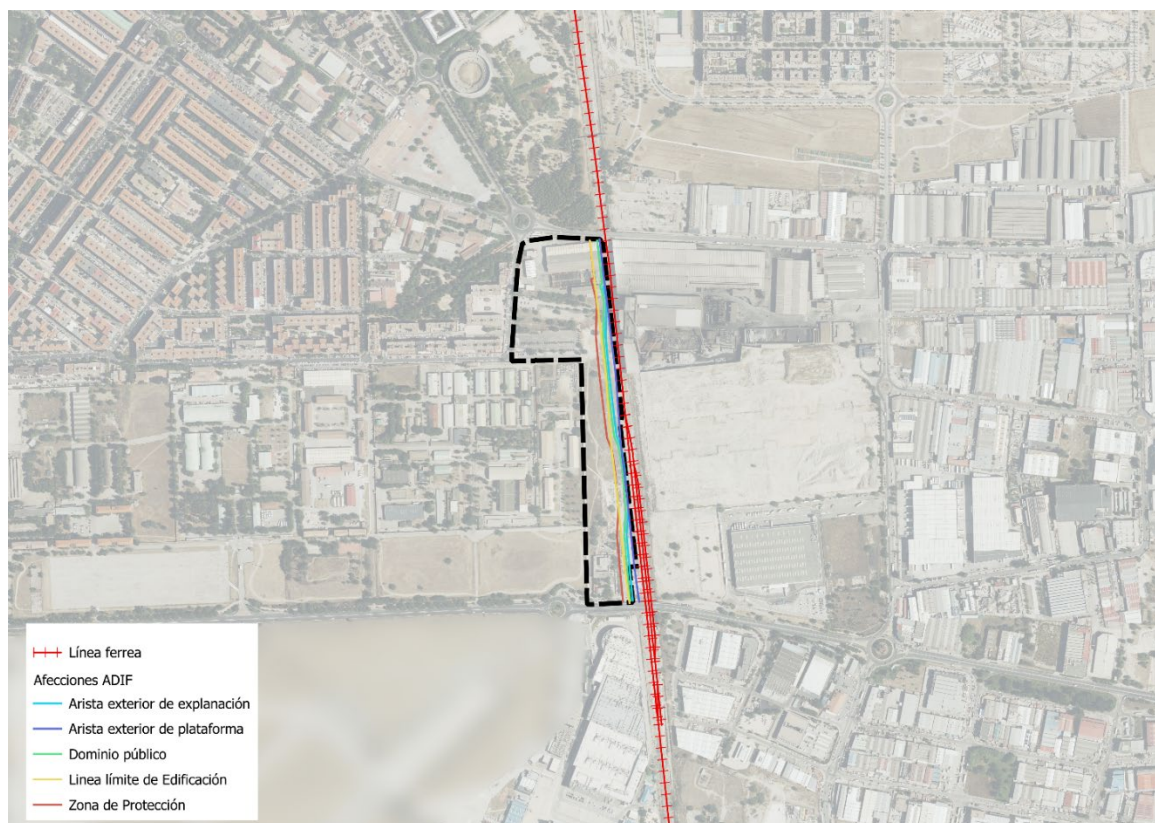


Ilustración 53. Línea de ferrocarril y Estación de Cercanías

4.13.2. Afecciones aeronáuticas

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

- Plano de servidumbres aeronáuticas aprobadas por el *Real Decreto 330/2011 de 4 de marzo por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas de la Base Aérea de Getafe, Madrid.* (BOE Nº76).
- Servidumbres aéreas publicadas por la Subdirección General de Patrimonio del Ministerio de Defensa³.

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

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

³ <https://www.defensa.gob.es/ministerio/organigrama/sedef/digenin/sdgpatrimonio/>

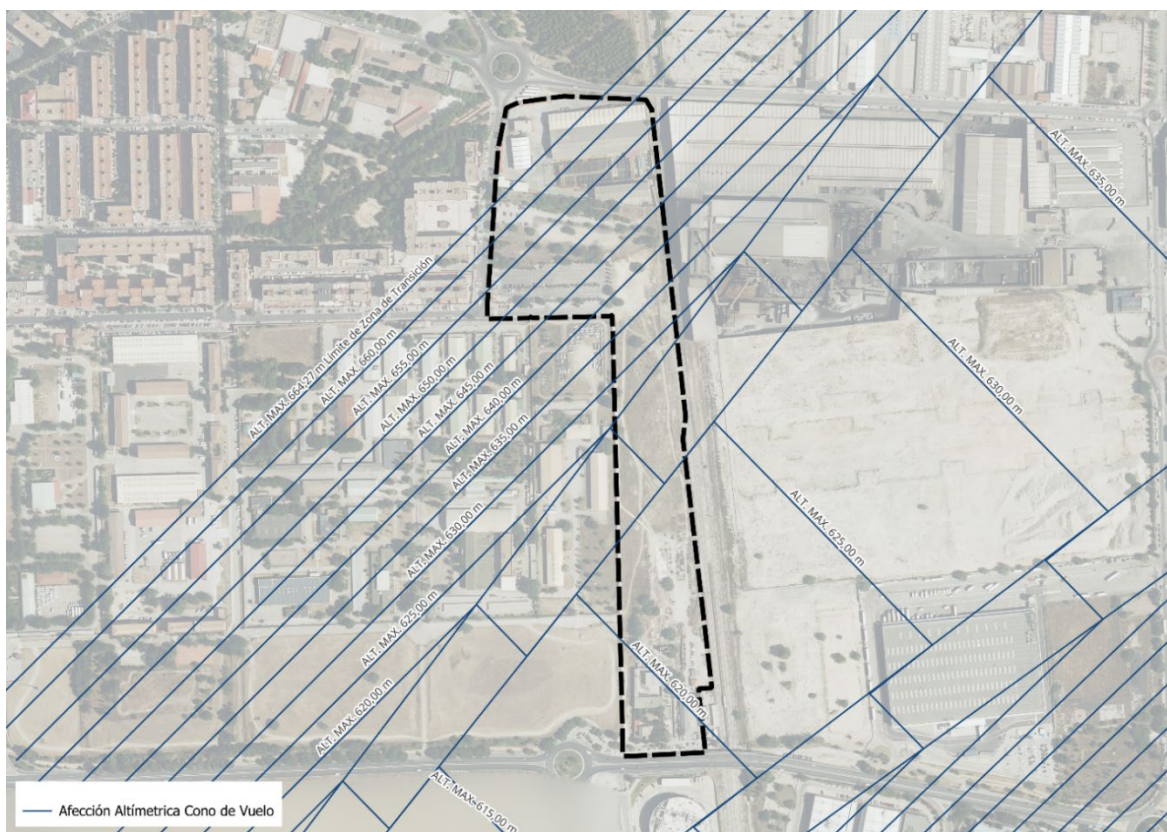


Ilustración 54. Base Aérea de Getafe y servidumbres aeronáuticas

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

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

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

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

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

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

4.13.3. Afección por carreteras

Al sur del ámbito A.A. 02, exteriormente a su delimitación, se localiza la travesía de la carretera M-406, denominada en esta zona como Paseo de John Lennon. La carretera M-401 pertenece a la Red Principal de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

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

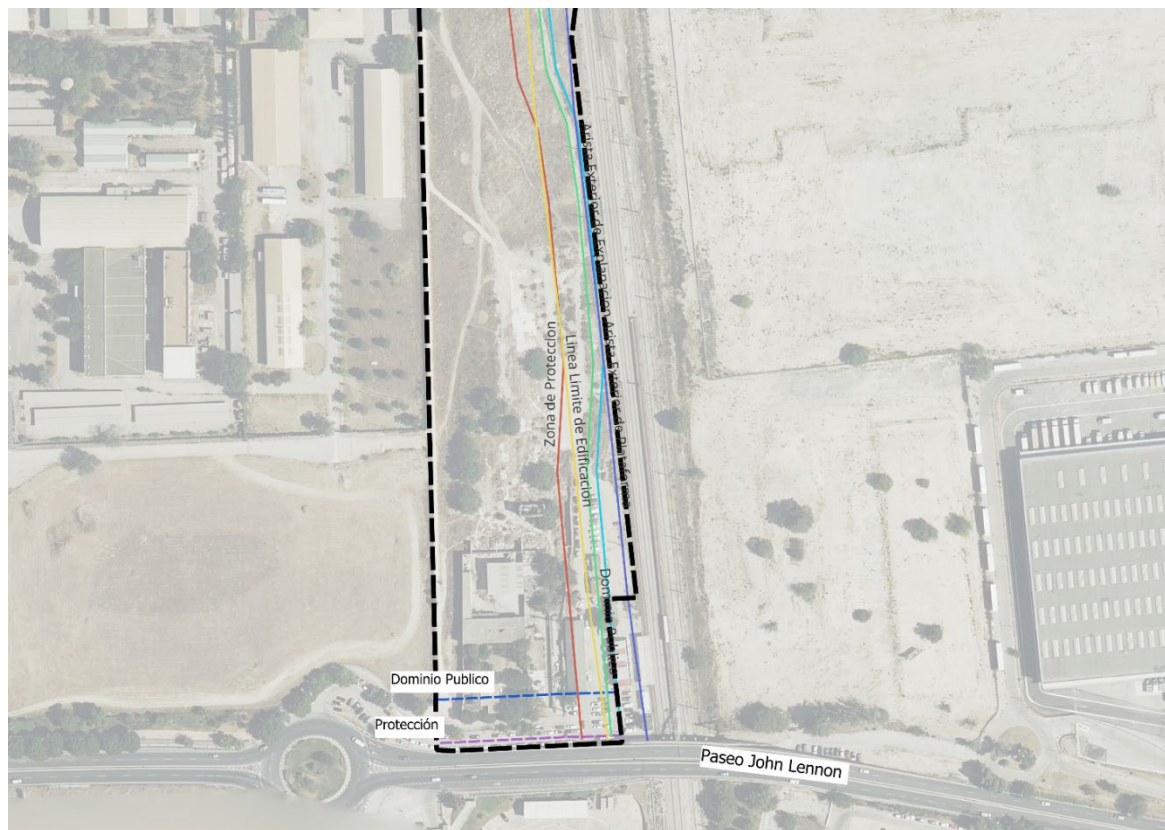


Ilustración 55. Travesía de la carretera M-406 (Paseo de John Lennon).

4.13.4. Potenciales afecciones

Como se ha indicado, la presencia de la Base Aérea de Getafe, M-406 y vía ferroviaria generan sobre el A.A. 02 una serie de afecciones derivadas de la presencia de áreas de dominio público, zonas de protección, líneas límite de la edificación y servidumbres aeronáuticas; todas ellas limitantes o condicionantes de la propuesta que se desarrolle en el ámbito.

El Estudio Ambiental Estratégico justificará adecuadamente el cumplimiento de dichas restricciones por parte de la propuesta urbanística que se recoja en el Plan Parcial del A.A. 02.

4.14. AFECCIONES ACÚSTICAS

4.14.1. Identificación e información disponible sobre las fuentes de ruido del entorno

El ámbito A.A. 02 se encuentra en un entorno caracterizado por la presencia de cuatro tipos de fuentes de ruido: tráfico ferroviario, tráfico rodado, industrial y aeronáutico, existiendo información publicada sobre el efecto acústico de las tres primeras de ellas, a través de los mapas estratégicos de ruido (MER) elaborados y publicados por el ayuntamiento de Getafe, ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) y la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

En el caso del ayuntamiento, se trata del MER de la aglomeración, cuya versión más reciente corresponde a la fase IV de elaboración (publicado en 2022) e incluye resultados por separado para el ruido viario, ferroviario e industrial, así como un mapa de ruido total (suma de los anteriores). Los datos de circulación de las carreteras incluidas en el término municipal corresponden a 2019

(situación pre-COVID), habiéndose estimado las intensidades del viario municipal mediante aforos simultáneos a las mediciones de ruido (en 2022), también destinadas a caracterizar la emisión de industrias. No se indica la procedencia de los datos de circulación de trenes, llamando la atención que en la caracterización de las líneas de ferrocarril convencional únicamente se tiene en cuenta la circulación de Cercanías.

La línea ferroviaria con influencia sobre el ámbito (línea 300 Madrid Chamartín Clara Campoamor – Valencia Estació del Nord) cuenta también con MER (unidad de mapa estratégico UME 01_04 Madrid Atocha – Aranjuez) de fase IV, con año de referencia 2021, pero utilizando datos de circulación de 2019, que lógicamente incluyen todo el tipo de material rodante, por lo que sus resultados son de mayor fiabilidad que los del MER de Getafe para esta fuente (que, por ello, no se reproducen aquí).

Respecto a la carretera M-406, el MER más reciente aprobado corresponde a la fase III de elaboración, publicado en 2018 y realizado con datos de tráfico de 2017. El MER de fase IV se elaboraron en 2023, pero a fecha de hoy siguen sin haberse aprobado definitivamente y publicado.

En cuanto a el ruido aeronáutico, procede del tráfico aéreo que opera en la base militar situada al suroeste del ámbito, y que también es utilizada por la empresa Airbus (ubicada junto a la base, al sur del A.A. 02) para el transporte de piezas (también utiliza para este fin la línea de ferrocarril).

Al tener un uso principalmente militar y un número total de operaciones inferior al mínimo requerido para ello (50.000 operaciones anuales), no cuenta con MER que caracterice su influencia acústica sobre el territorio.

A continuación se reproducen los resultados de estos mapas para el entorno del A.A. 02, señalando en su interior la huella correspondiente al área que albergará las futuras edificaciones residenciales. En capítulo sobre posibles efectos ambientales se comenta la situación acústica representada por estos MER en relación al ámbito y los usos previstos por la propuesta de planeamiento.

4.14.1.1. Ruido ferroviario

La fuente de **ruido ferroviario** con efecto sobre el ámbito la constituye la circulación de trenes sobre la infraestructura correspondiente a la línea 300 de ADIF Madrid Chamartín-Valencia Estación del Norte, colindante al este con los terrenos del ámbito.

Presenta una influencia general, ya que el A.A. 02 tiene un desarrollo longitudinal, paralelo la línea del ferrocarril.

Es utilizada principalmente por los trenes de la línea C-3 Aranjuez-Atocha-Sol-Chamartín de Cercanías, aunque también por un tráfico significativo de mercancías y media distancia y, en menor medida, por larga distancia.

Colindante al sur con los terrenos del ámbito se ubica la estación de Cercanías Getafe Industrial, en la que efectúan parada los trenes de la citada línea, por lo que a su paso junto al ámbito circulan a velocidad moderada, pudiendo circular el resto de material rodante a velocidad más elevada. De acuerdo a la información facilitada por ADIF para esta línea, la velocidad del tramo está limitada a 140 km/h, por lo que cualquier tren que pueda alcanzarla podría *a priori* circular a esa velocidad.

La modelización tiene en cuenta la presencia de un muro de cerramiento en las actuales instalaciones industriales al norte del ámbito.

Como se ha dicho, se incluyen únicamente los resultados del MER de la infraestructura, omitiendo los del MER de Getafe, ya que minusvaloran el impacto de esta fuente, al haber considerado únicamente el tráfico de trenes de Cercanías.

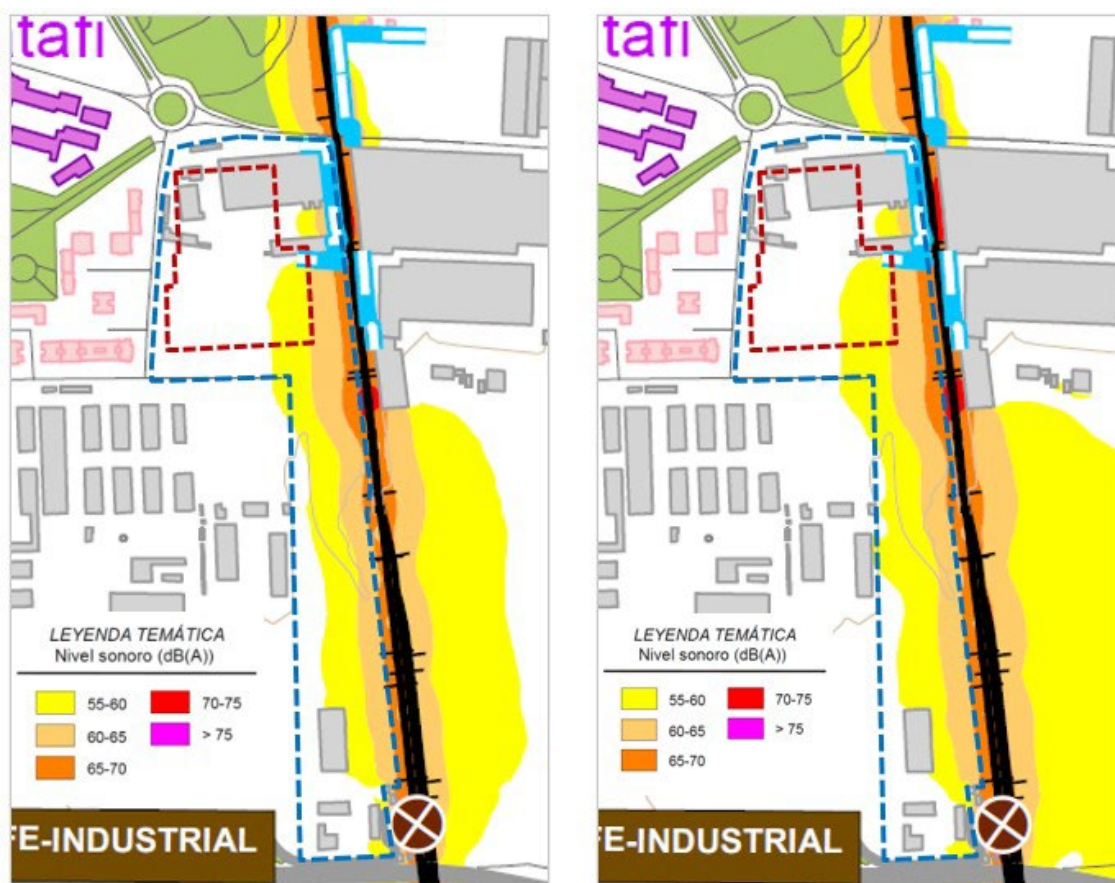


Ilustración 56. Resultados del MER (fase IV) de la línea ferroviaria. Periodos Día (ida.) y Tarde (dcha.)

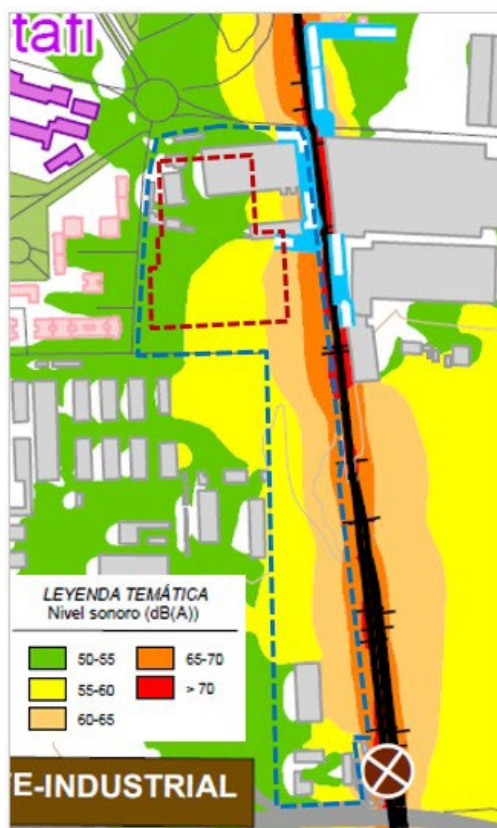


Ilustración 57. Resultados del MER (fase IV) de la línea ferroviaria. Periodo Noche.

4.14.1.2. Ruido de tráfico

Las fuentes de ruido de tráfico están constituidas por la M-406, colindante con el ámbito en su extremo sur, y el viario urbano perimetral al ámbito del A.A. 02: calle Fundidores al norte y calle Camino Viejo de Pinto al oeste.

La M-406 mantiene la titularidad regional y su carácter de carretera urbana e interurbana, estando limitada su velocidad en este tramo a 70 km/h, y presenta una elevada intensidad de tráfico (superior a 30.000 vehículos diarios), por lo que tiene una influencia apreciable sobre el área más meridional del sector.

Los resultados del MER de la infraestructura (fase III) y del MER de Getafe para ruido viario (fase IV) son muy similares en periodo Día, siendo algo más desfavorables los de la infraestructura para los otros dos periodos.

Se muestran, para cada periodo, los resultados de ambas fuentes de información, con los del MER de la infraestructura a la izquierda y los del MER de Getafe a la derecha.

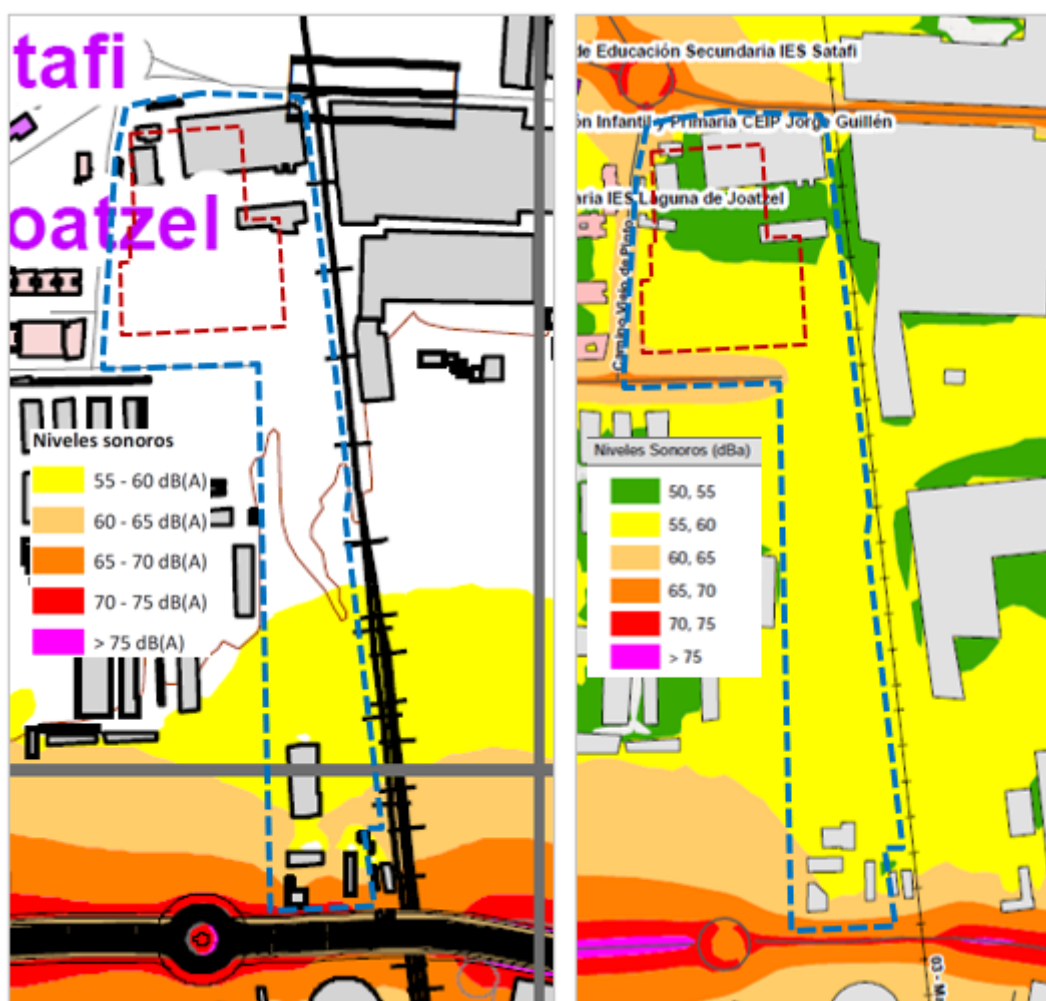


Ilustración 58. Resultados del MER de la M-406 (izda.) y de ruido viario de Getafe (dcha). Periodo Día

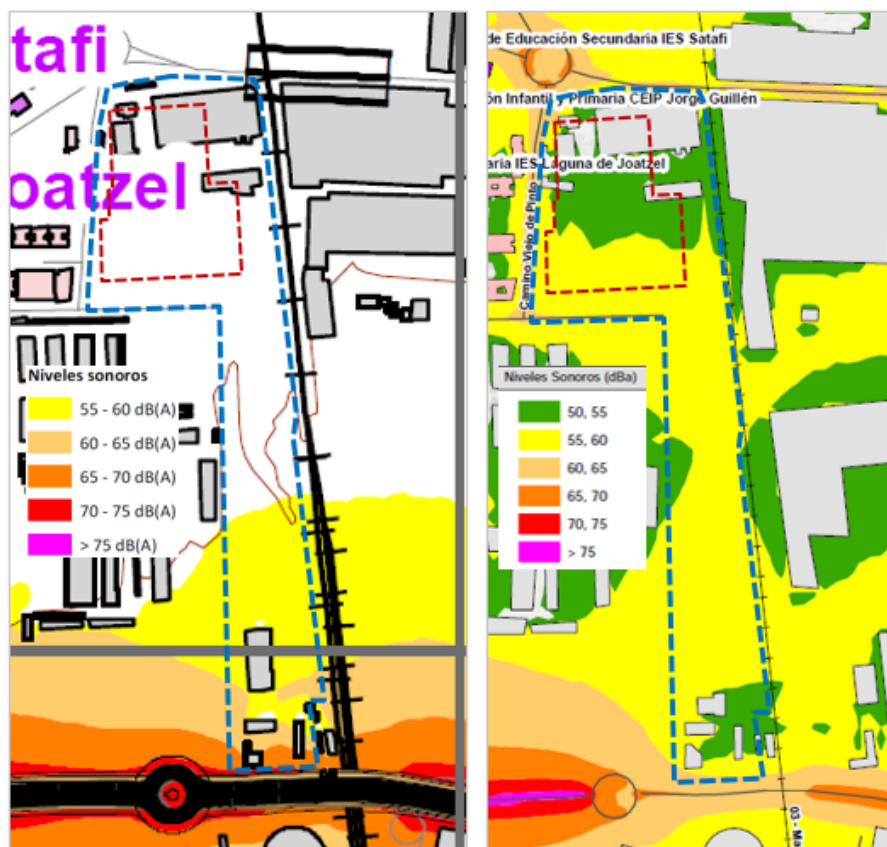


Ilustración 59. Resultados del MER de la M-406 (izda.) y de ruido viario de Getafe (dcha). Periodo tarde

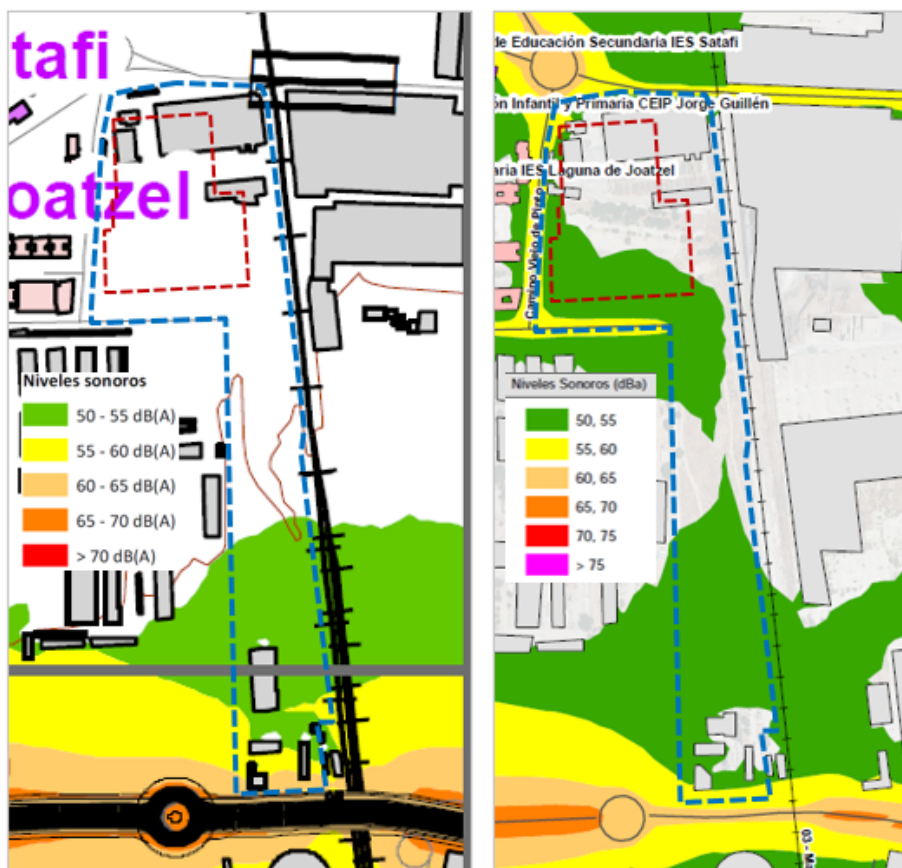


Ilustración 60. Resultados del MER de la M-406 (izda.) y de ruido viario de Getafe (dcha). Periodo Noche

4.14.1.3. Ruido industrial

El MER de Getafe incluye también resultados sobre ruido transmitido al medio por las actividades industriales del municipio, basado en mediciones de ruido realizadas durante la elaboración del MER y datos complementarios para la caracterización de la emisión (como el horario de funcionamiento).

Los resultados del periodo Tarde son idénticos a los del periodo Día, por lo que únicamente se reproducen los del Periodo Día y los del periodo Noche.

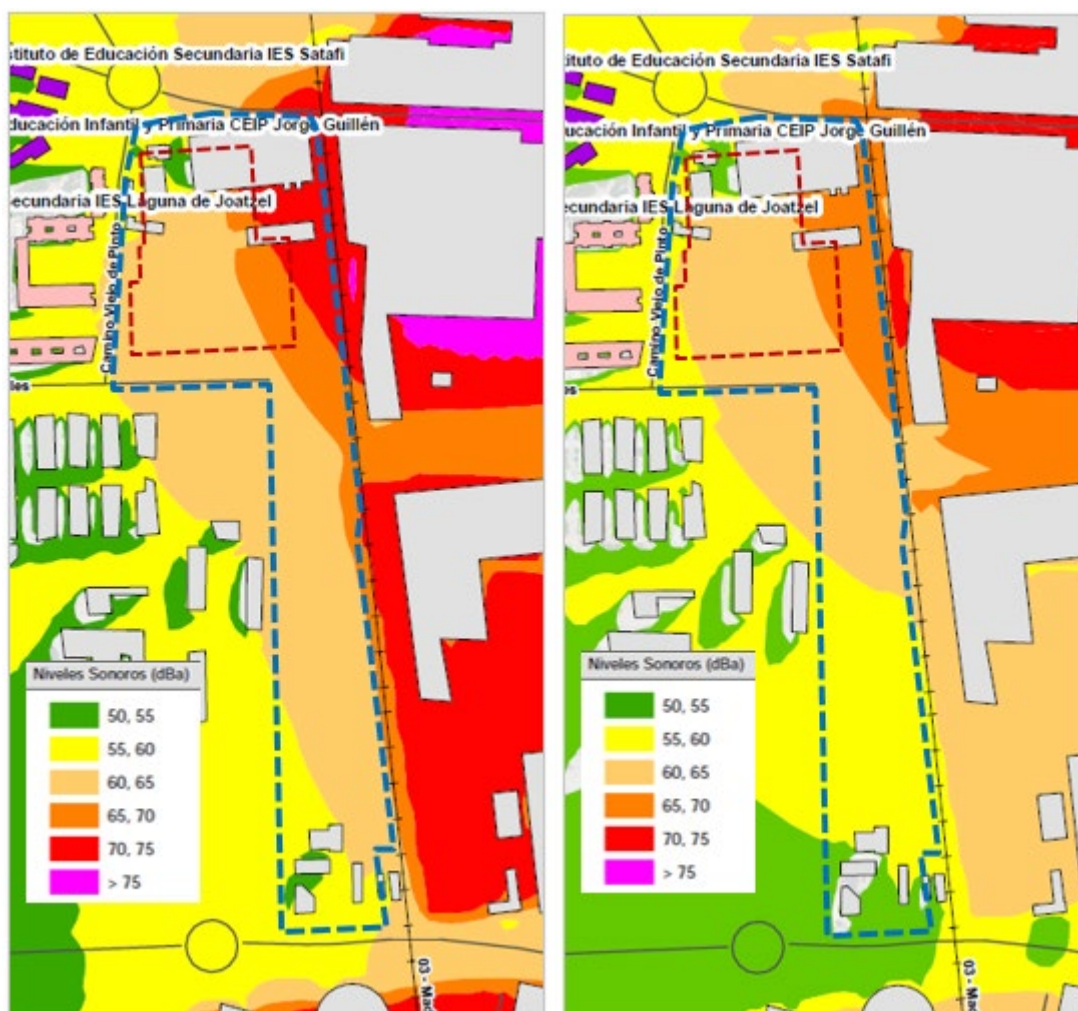


Ilustración 61. Resultados del MER de Getafe para ruido industrial. Periodos Día (izda.) y Noche (dcha.)

4.14.2. Ruido total (viario+ferroviario+industrial)

Por último, el MER de Getafe incluye también los resultados correspondientes a la suma de todas las fuentes anteriores (ferroviario, tráfico rodado e industrial), en los que el ruido de tráfico estaría minusvalorado, tal y como se ha explicado anteriormente.

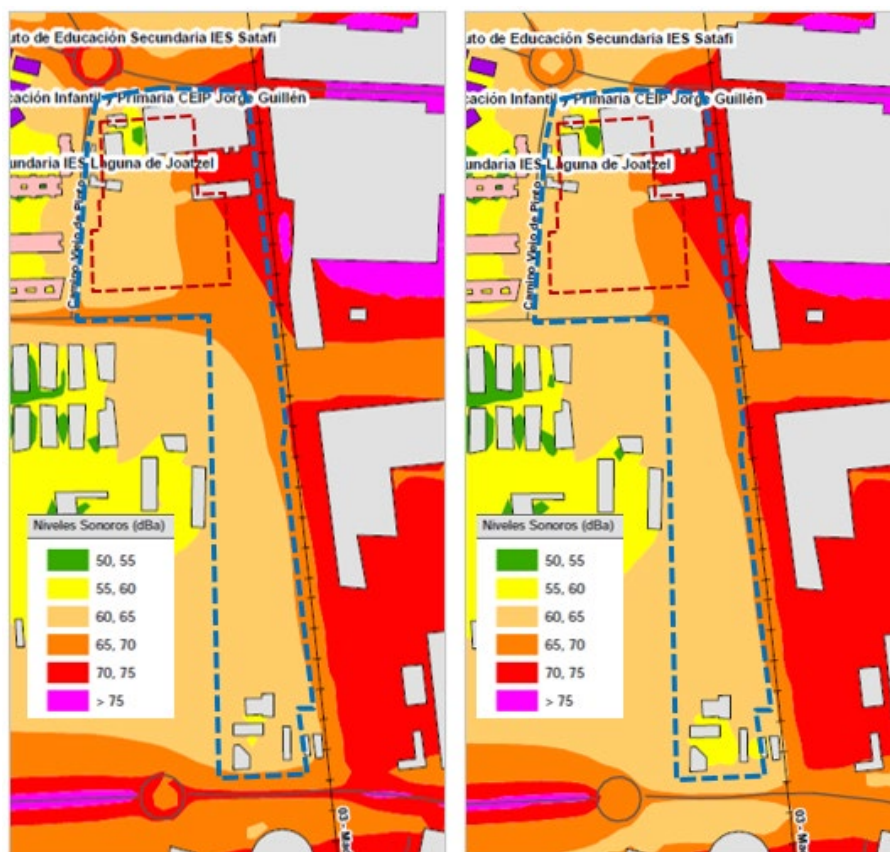


Ilustración 62. Resultados del MER de Getafe para ruido total. Periodos Día (izda.) y Tarde (dcha.)



Ilustración 63. Resultados del MER de Getafe para ruido total. Periodo Tarde

4.14.2.1. Ruido aeronáutico

Como se ha comentado ya, este aeródromo no cuenta con MER que caracterice su influencia acústica sobre el territorio. Según la memoria del MER de fase IV del municipio, el número de operaciones anuales que registra es baja, con un valor promedio de 14,55 operaciones diarias.

4.14.3. Potenciales afecciones

En relación a la contaminación acústica, se pretende el desarrollo de un ámbito de uso característico residencial, donde todas las manzanas edificables albergarán vivienda colectiva, con previsión de actividad terciaria (bajos comerciales) localizada en algunos de los edificios.

Estos usos, que se concentrarán al norte del ámbito, tienen un bajo potencial de contaminación acústica, con escasas probabilidades de generar una afección sobre su entorno. El resto del ámbito se destinará a albergar zonas verdes, con una reserva de suelo de equipamiento en el vértice suroriental, vinculada a la estación de cercanías.

La sensibilidad acústica de dicho entorno queda establecida por la zonificación acústica vigente en el municipio, publicada junto al MER de la aglomeración:

- Al oeste, al otro lado de la calle Camino Viejo de Pinto, el barrio residencial de Juan de la Cierva, para el que la edificación del A.A. 02 actuará como remate, con usos residenciales (tipo a) en primera línea respecto al ámbito y una agrupación de centros educativos (tipo e) en segunda línea.
- Al suroeste, los terrenos del acuartelamiento militar, a los que la zonificación acústica vigente en el municipio atribuye una sensibilidad acústica equiparable a los usos terciario de tipo administrativo o comercial (tipo d). Al otro lado de la M-406/paseo de John Lennon, las pistas e instalaciones de la base aérea militar, también utilizadas por Airbus, que constituye una gran infraestructura (tipo f, sin sensibilidad acústica).
- Al este, al otro lado de la línea de ferrocarril, el polígono industrial Los Ángeles (tipo b).
- Al sur, al otro lado de la M-406/paseo de John Lennon, las instalaciones de Airbus (tipo b).

Al norte, al otro lado de la calle Fundidores, los terrenos del parque de Andalucía, que en esta zona albergan una densa arboleda, sin acondicionamiento para un uso estancial, pero que se integran en la sensibilidad acústica general del parque y los barrios residenciales a cuya habitabilidad complementa (tipo a)

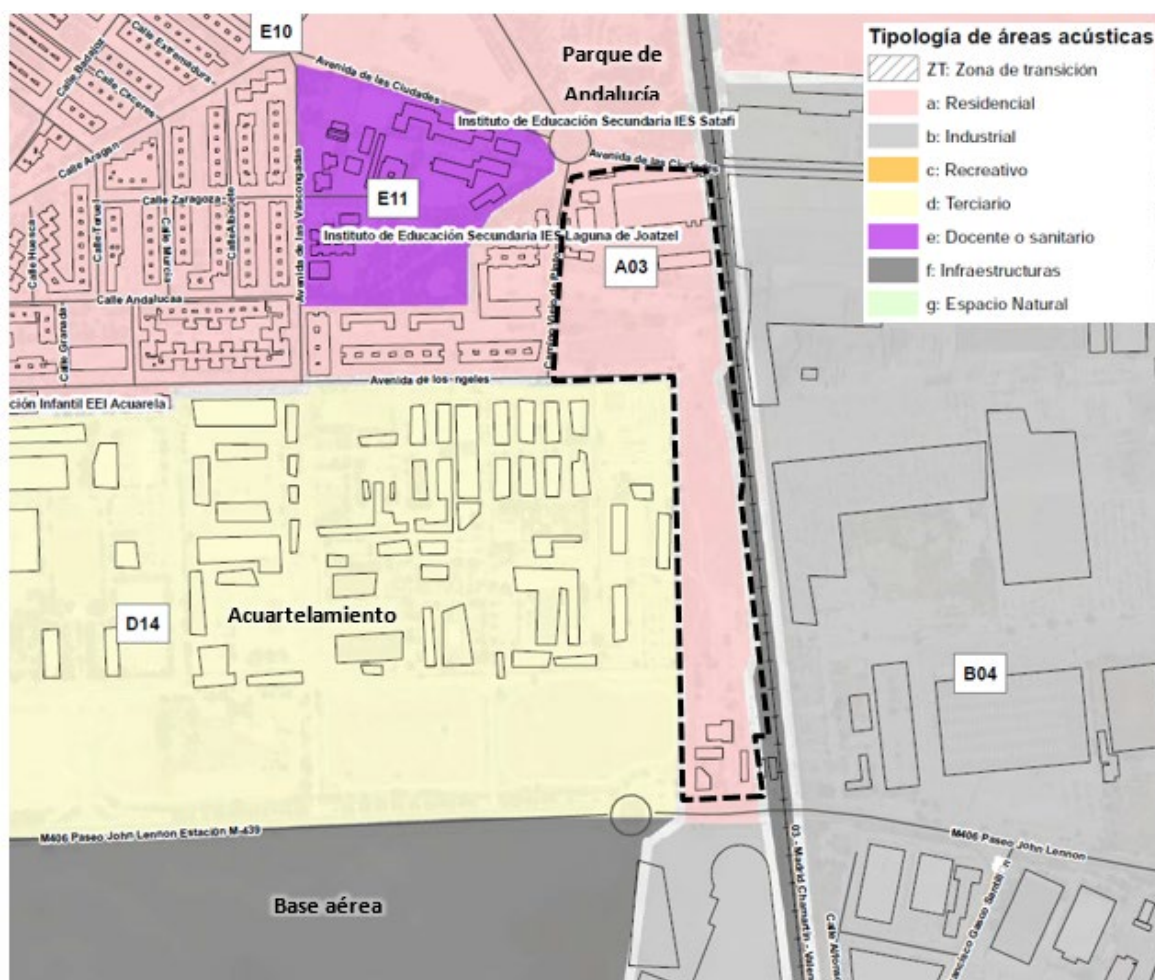


Ilustración 64. Detalle de la zonificación acústica vigente en el municipio (MER de fase IV para la aglomeración)

El propio ámbito queda clasificado como área acústica de tipo a (residencial) al contemplarse el uso previsto por el PGOU.

Por tanto, como posibles afecciones caben más bien atender a las que el propio entorno del ámbito, en general menos sensible y con presencia de infraestructuras de transporte e instalaciones industriales ruidosas, puede generar sobre los terrenos del ámbito, condicionando su **capacidad de acogida** respecto a los usos que el PGOU y el PPRI plantean en su interior (residencial y zonas verdes).

Para ello se atiende a los resultados de los MER recopilados en anteriores apartados y se consideran los objetivos de calidad acústica (OCA) aplicables a áreas de sensibilidad acústica de uso predominante residencial (tipo a) que corresponde aplicar a los terrenos del A.A. 02. **Por tratarse de un área a reurbanizar, se han de considerar los OCA propios de nuevas áreas urbanizadas: 60 dBA en periodos Día y Tarde y 50 dBA en periodo Noche.**

Los MER que se emplean como base del comentario se refieren a situaciones actuales o anteriores por lo que incluyen elementos que ya han desaparecido o desaparecerán en el futuro (industrias, edificaciones y muros asociados, con influencia en la propagación acústico) y consideran intensidades de emisión que pueden haber variado y que, en el caso del tráfico rodado, se verá incrementado como consecuencia del desarrollo del propio ámbito. No obstante, permiten una buena primera aproximación a la evaluación de la capacidad de acogida de los terrenos.

En fases sucesivas del estudio se elaborarán mapas propios de la situación preoperacional, actualizando y precisando con el mayor detalle posible las condiciones de emisión de las fuentes sonoras incluidas en los MER y, para el escenario postoperacional, considerando la evolución prevista de la zona, incluyendo los incrementos de tráfico en las vías perimetrales debidos al desarrollo del A.A. 02, empleando para ello las previsiones del Estudio de Tráfico en curso.

4.14.3.1. Ruido ferroviario

A pesar de que el MER de la infraestructura ferroviaria incluye las edificaciones de la actividad industrial aún presente en la zona norte del ámbito (Laminados Comavesa/Arcelor Mittal), así como la presencia del muro perimetral junto a las vías, es posible interpretar adecuadamente cuál es el impacto de esta fuente de ruido sobre los terrenos del ámbito.

Así, según estos mapas, la isófona de 60 dBA (OCA para los periodos Día y Tarde) se adentraría claramente en los terrenos del ámbito, cubriendo una parte de las futuras zonas verdes, pero sin llegar a introducirse en el área que estará ocupada por la futura edificación residencial. La situación es similar en ambos periodos, ligeramente más desfavorable en periodo Noche.

En periodo Noche, en cambio, se muestran niveles sonoros superiores incluso al de los otros dos periodos, de modo que la totalidad del ámbito soportaría niveles superiores a 50 dBA (OCA del periodo Noche) y la mayor parte del área a ocupar por las futuras edificaciones se encontraría por encima de 55 dBA, alcanzándose los 60 dBA en las zonas más próxima de la zona edificable a las vías. Fuera del área edificable, la franja más próxima a las vías podría rebasar incluso los 65 dBA.

Estos resultados implican una significativa afección por ruido de tráfico en periodo Noche sobre la generalidad del ámbito, que requeriría de la implantación de medidas de apantallamiento a lo largo del límite oriental para disminuir el ruido procedente del ferrocarril. Tales medidas probablemente no puedan ofrecer protección a las plantas más altas de los futuros edificios residenciales más próximos, que podrían requerir de medidas de refuerzo de aislamiento para lograr el cumplimiento de los OCA interiores.

La confirmación y determinación detallada de esta afección mostrada en el MER de la infraestructura, tanto a la altura de evaluación de los OCA (4,0 m) como a otras alturas de evaluación complementarias (incluyendo niveles de inmisión sobre las diferentes plantas edificadas), así como las características y efectividad de las medidas de apantallamiento necesarias, se abordarán en fases sucesivas del estudio.

Se utilizarán para ello valores de circulación de tráfico ferroviario actualizados (ya obtenidos de ADIF), considerando la totalidad del material rodante que utiliza la línea.

4.14.3.2. Ruido de tráfico

Los MER disponibles (carretera M-406 y aglomeración de Getafe) muestran niveles sonoros procedentes de la M-406 que superarían los 60 dBA en los periodos Día y Tarde en una franja que, desde la carretera, incluiría la extensión de la parcela de equipamiento y las zonas verdes aledañas.

En periodo Noche, la isófona de 50 dBA se adentraría más en el ámbito, cubriendo más de la mitad de la parte sur y más estrecha del ámbito (junto al acuartelamiento), en la que no habrá edificación residencial.

Estas condiciones supondrían una afección sobre las zonas verdes al sur del ámbito que habrá que abordar detalladamente en fases sucesivas del estudio, considerando alturas de evaluación de detalle más apropiadas para áreas no edificadas (1,5 m) y la posibilidad de destinar una parte de las zonas verdes a áreas no estanciales, de menor sensibilidad.

En la zona norte y más amplia del ámbito, donde se situará la edificación residencial, los resultados del MER de Getafe para ruido viario (a pesar de incluir las naves industriales presentes en la actualidad) sugieren que en las zonas más próximas a estas vías se podrían superar los 60 dBA en periodos Día y Tarde y los 50 dBA en periodo Noche, aspecto que habrá que verificar con una caracterización detallada de estas vías mediante mediciones de ruido y los aforos de intensidad del estudio de tráfico ya en curso, y a la que se sumará la intensidad adicional prevista como desarrollo del PPRI.

En relación a la calle Fundidores, cabe tener presente que el soterramiento ya previsto bajo las vías supondrá una disminución del ruido transmitido a la zona norte del ámbito.

4.14.3.3. Ruido industrial

Los resultados del MER de Getafe para ruido industrial muestran una significativa inmisión procedente del polígono industrial Los Ángeles (al otro lado de la infraestructura ferroviaria), especialmente de las actividades de Corrugados Getafe (junto a la zona norte del ámbito) y de otras actividades más al sur.

Sin embargo, y como se ha visto, Corrugados Getafe ha iniciado recientemente su proceso de cese y desmantelamiento, mientras que las actividades más al sur ya han sido desmanteladas hace tiempo, y están siendo sustituidas por actividades de carácter logístico, previsiblemente menos ruidosas.

Por ello, en siguientes fases del estudio acústico del ámbito se ha de proceder a actualizar el condicionante acústico correspondiente al ruido industrial, realizando una caracterización de estas nuevas actividades si ya se encuentran en funcionamiento.

En todo caso, estas nuevas actividades, en especial la que llegue a sustituir a Corrugados Getafe, han de tener en cuenta su colindancia con el ámbito del A.A. 02, que es de sensibilidad acústica residencial (tipo a), debiendo adaptar sus emisiones a esta circunstancia.

Para facilitar la regulación de este aspecto y la convivencia acústica de usos, es recomendable que el ayuntamiento de Getafe actualice su zonificación acústica, delimitando un área de sensibilidad acústica terciaria (tipo d), propia de actividades comerciales, administrativas y de industria limpia o tecnológica, sobre la zona occidental del polígono, acorde con lo que está sucediendo y lo que se prevé sobre esta zona en transformación. Se logrará con ello la deseable transición acústica y se reducirá la aparición de posibles conflictos por una emisión y transmisión excesiva de ruido sobre los usos sensibles (área residencial y zonas verdes del A.A. 02).

4.14.3.4. Ruido total (viario+ferroviario+industrial)

Incluso habiendo reproducido muy a la baja el ruido ferroviario, el MER de Getafe para ruido total (viario+ferroviario+industrial) muestra una situación acústica a priori muy desfavorable en relación a los OCA aplicables en un área de sensibilidad acústica residencial como el ámbito.

Sin embargo, tal situación estaría fuertemente condicionada por la contribución del ruido industrial colindante, el cual, como se ha explicado, está desapareciendo del ámbito y siendo sustituido por actividades de menor impacto acústico.

4.14.3.5. Ruido aeronáutico

Al describir la información acústica disponible en el entorno del ámbito ya se ha indicado que no existen mapas de ruido publicados que reflejen la actividad aeroportuaria de la base aérea situada al suroeste del ámbito, no estando obligada a la realización de MER por su carácter principalmente militar y por el número de operaciones anuales.

No obstante, aunque el promedio de operaciones diarias implique un tránsito muy discontinuo (que, según memoria del MER de Getafe, sería inferior a 15 operaciones en promedio y a 50 en cualquier caso, y con un mínimo porcentaje en periodo Noche), se ha de tener en consideración la presencia de esta fuente de ruido, tratando de caracterizar, al menos, el impacto de las operaciones sobre el ámbito, especialmente en términos de niveles sonoros máximos.

Esta caracterización se incluirá en fases posteriores del estudio acústico.

4.14.4. Desarrollo del estudio en fases sucesivas

En las siguientes fases de elaboración del estudio acústico, que acompañarán a las correspondientes fases de tramitación de la propuesta urbanística y su evaluación ambiental estratégica, se abordarán los siguientes aspectos:

- Análisis del marco normativo vigente, incluyendo la consideración de la ordenanza general de protección del medio ambiente de Getafe, en particular del título III, dedicado a la protección de la atmósfera frente a la contaminación por formas de energía (en la que se incluye la contaminación acústica) determinando los criterios de evaluación que resultan de aplicación al presente caso, teniendo en cuenta la ordenación pormenorizada propuesta.
- Caracterización detallada del ruido ferroviario mediante información reciente de circulaciones aportada por ADIF (ya facilitada y procesada), mediciones de duración suficiente para determinar el ruido real producido por el paso del material rodante más frecuente (cercanías) y más ruidoso (mercancías) y modelización del ruido ferroviario, calibrada conforme a las mediciones y programada conforme a la información actualizada de circulación.
- Caracterización detallada del ruido procedente del viario circundante, en particular de las calles fundidores y camino viejo de pinto y de la m-406/paseo de John Lennon, empleando para ello los datos de intensidad circulatoria, distribución en categorías acústicas y evolución horaria recabados por los aforos que se están realizando para el estudio de movilidad y tráfico. Modelización conforme a mediciones igualmente calibradas mediante mediciones de duración suficiente.

Para el escenario postoperacional se tendrá en cuenta el incremento de tráfico previsto en estas vías como consecuencia del propio desarrollo del ámbito.

- Realización de mediciones de duración suficiente para caracterizar el efecto de las operaciones aeronáuticas más representativas de la base sobre el ámbito. Dada la moderada actividad promedio del aeródromo, a priori no se emplearán para su modelización a largo plazo (anual), como se hará para el resto de fuentes, pero sí para describir su efecto sobre los diferentes usos previstos en el ámbito y formular recomendaciones al respecto en caso de estimarse necesario.
- Esas mismas mediciones se emplearán para caracterizar también las posibles fuentes de ruido industrial existentes con influencia sobre los futuros usos del ámbito, aunque previsiblemente dicha influencia se habrá atenuado notablemente al haber desaparecido o estar haciéndolo (Corrugados Getafe) las actividades históricamente ruidosas situadas al otro lado de las vías.

Con los resultados obtenidos se determinará con precisión la necesidad de medidas correctoras para la consecución de los objetivos de calidad acústica exterior aplicables sobre el suelo residencial y las zonas verdes del ámbito, así como el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica interior en las edificaciones, teniendo en cuenta las diferentes alturas de fachadas previstas.

4.15. MOVILIDAD

4.15.1. Diagnóstico del estado actual

Cabe identificar los siguientes aspectos condicionantes en relación con la movilidad, a tener en consideración en los criterios de diseño y acciones de la propuesta de planeamiento.

A ellos se ha de añadir, en primer término, los objetivos relacionados con la movilidad que figuran en la ficha del PGOU para el ámbito, cuya aplicación cabe discutir o matizar teniendo en cuenta la antigüedad del plan (año 2003) y la evolución en la realidad y en el resto de condicionantes de la zona desde su planteamiento.

Objetivos y condiciones sobre movilidad del PGOU para el A.A. 02

- Inicio de la traza de un nuevo viario sobre el FFCC que permita las conexiones en el sentido este-oeste. Se plantea como un viario convencional en prolongación de la avenida de Los Ángeles, con un paso elevado para salvar las vías del FFCC.
- Mejora de los accesos a la estación de Cercanías y del frente del ámbito que da al Parque de Andalucía.

Estructura y tipología urbana:

- Ubicación estratégica, área intersticial sin consolidar entre grandes áreas urbanas de diferente uso, bien conectada con la red viaria y de transporte público municipal y regional.
- Relación directa del ámbito con dos de los ejes importantes en la articulación del municipio, con posibilidad de reforzarlos:
 - Avenida de las Ciudades-calle Fundidores (este-oeste).
 - Eje verde paralelo al ferrocarril (norte-sur).
- Importancia de incluir actividad económica complementaria al uso residencial que actúe como elemento dinamizador local, tal y como sucede en las edificaciones de bloque abierto en el propio barrio de Juan de la Cierva, en el tramo inicial de la avenida de Los Ángeles, estableciendo un nuevo polo de actividad al final de la avenida.

Presencia de equipamientos, zonas verdes y espacio público

- Concentración significativa de equipamientos, espacios libres y zonas verdes al oeste, noroeste y norte del ámbito: parque Andrés García Madrid, centros educativos en la avenida de las Ciudades, recinto ferial y parque Andalucía, estos dos últimos formando parte del ámbito del proyecto EUROPAN 18.

Condiciones de las Infraestructuras de movilidad existentes

- Topografía llana del ámbito y su entorno.
- Oferta satisfactoria de transporte público, con líneas de autobús que circulan por los viarios colindantes. Proximidad de la estación de cercanías Getafe Industrial, en el extremo sur del ámbito, y proximidad relativa de la estación de metro Juan de la Cierva, medios de alta capacidad que posibilitan la relación con Madrid y otras ciudades de su área metropolitana.
- Presencia de un aparcamiento de uso público en superficie de unas 200 plazas en el interior del ámbito, de carácter temporal.
- Falta de conexión peatonal directa y adecuadamente conformada (aceras y pasos de peatones) entre la calle Camino Viejo de Pinto y el parque de Andalucía, que motiva que los

peatones a cruzar irregularmente la calle Fundidores junto a la glorieta existente al noroeste del ámbito, con riesgo de su seguridad.

- Soporte notablemente inadecuado al tránsito peatonal en el paso superior existente en la calle Fundidores sobre las vías del ferrocarril, incompatible con PMR y con la seguridad general.
- Soporte inadecuado al tránsito peatonal en el paso superior existente en la carretera M-406/paseo de John Lennon, incompatible con PMR.
- Concentración de aparcamiento irregular en el vial de acceso a la estación desde la M-406, el actual aparcamiento de la estación y terrenos asociados a la misma.
- Desconexión entre las infraestructuras ciclistas urbanas existentes en el entorno del ámbito.
- Problemas de congestión en el tramo de carretera M-406 (aún de titularidad regional, sin carácter de travesía) situado al sur del ámbito:
 - en el acceso en sentido oeste a la glorieta junto al centro urbano durante la tarde.
 - en el acceso en sentido este a la glorieta de intersección con la calle Carpinteros, en las horas punta de mañana.
- En cambio, buen funcionamiento del eje avenida de las Ciudades-Fundidores, al que se vinculará muy directamente el área edificable del ámbito, y de la glorieta de intersección con la avenida Don Juan de Borbón y la calle Camino Viejo de Pinto.

Transformaciones previstas en el entorno

- Previsión municipal de eliminar el actual paso elevado de la calle Fundidores sobre el ferrocarril, sustituyéndolo por un paso inferior que podría destinarse únicamente al tráfico rodado, segregándolo de los modos blandos (peatón, bici y VMP) que podrían canalizarse por una nueva pasarela adaptada y compatible con la continuidad del eje de zonas verdes paralelo a las vías.

Esta actuación supondrá el refuerzo de estos dos importantes ejes urbanos, resolviendo los actuales problemas de conectividad y accesibilidad que se concentran al norte del ámbito.

- Planes iniciados para la renovación, regeneración y dinamización del polígono industrial Los Ángeles, que reordenarán esta importante pieza de la ciudad, mejorando notablemente su calidad urbana y ambiental y, con ello, su compatibilidad con los usos residenciales colindantes, aspecto de especial relevancia sobre el A.A. 02.

Posibilitará también la mejora de su viario interior estructurante, especialmente el de la propia calle Fundidores, ampliando su calidad y capacidad, con la que se alinea la actuación de eliminación y sustitución del actual paso superior.

- También alineada con dicho plan, clausura y desmantelamiento de la hasta ahora presente actividad industrial de Corrugados Getafe. La desaparición de esta actividad conllevará una mejora sustancial en términos de reducción de emisiones atmosféricas, contaminación acústica y otros factores contaminantes, repercutiendo positivamente en la calidad del aire, del suelo y, en general, en el bienestar de la población residente en las inmediaciones, especialmente sobre el ámbito del A.A. 02, dada su colindancia.
- Como adelanto de este proceso de regeneración de la ciudad industrial, el ya aprobado Plan Especial Getafe Terminal, que avanza la reordenación de la zona suroccidental del polígono, incluyendo:

- Construcción de un nuevo aparcamiento vinculado a la estación de Getafe Industrial, incluyendo un acceso a la misma bajo las vías. Tendrá un carácter disuasorio y sustituirá al actual aparcamiento de la estación, escaso, mal ordenado y que concentra mucho estacionamiento irregular.

Debido a esta previsión, el proyecto en curso para la remodelación de la estación (independiente de la propuesta de ordenación del A.A. 02) ya no contempla una dotación propia de aparcamiento para público usuario.

Con esta actuación el actual vial de acceso a la estación desde la M-406/paseo de John Lennon podrá despejarse también de aparcamiento irregular, reduciendo su uso al personal de la estación, PMR y usuarios del tren que sean dejados o recogidos en la estación por conductores de vehículos (Kiss&ride).

El traslado del aparcamiento al otro lado de las vías contribuye a la innecesariedad de una conexión rodada en dirección norte sur a lo largo del ámbito.

- Ejecución de una pasarela para modos blandos (peatonal y ciclista) salvando las vías, entre el nuevo aparcamiento y los terrenos del A.A. 02. Esta actuación no se vincula a la estación (que tendrá conexión directa con las dependencias bajo las vías) sino a la generación de un "salto de ciudad" conectando ambos márgenes de la infraestructura.
- De menor importancia, reordenación longitudinal y transversal de la calle Camino Viejo de Pinto.

4.15.2. Potenciales afecciones sobre la movilidad y el tráfico

Como se ha visto, la propuesta formulada tiene en su génesis la consideración de condicionantes estratégicos muy relevantes y numerosos en cuanto a la relación con la ciudad consolidada y las acciones de regeneración urbana previstas en su entorno, de las que el propio PPRI participa, Y estrechamente ligados al modelo de movilidad urbana y sus condiciones de sostenibilidad.

Esos condicionantes han quedado identificados en el diagnóstico del ámbito y recogidos en las características de la propuesta de ordenación correspondiente a la alternativa seleccionada, lo que permite reconocer un efecto general positivo para la intervención.

Partiendo de ello, es objeto específico del estudio de movilidad y tráfico el de atender a los efectos del desarrollo del PPRI respecto a las necesidades de transporte asociadas a la nueva población y actividad que albergue y su efecto sobre las infraestructuras y redes de movilidad, con especial atención al funcionamiento de la red viaria circundante y de conexión con el viario principal municipal y supramunicipal.

Estos aspectos se desarrollarán suficientemente en las siguientes fases del estudio que acompañarán a las correspondientes fases de planeamiento, realizando las tareas y atendiendo a los aspectos metodológicos que se enumeran en el capítulo siguiente.

Muchos de estos aspectos ya han sido iniciados durante la elaboración de la presente fase, permitiendo identificar factores como la problemática actual en el funcionamiento del tráfico circundante, descrita anteriormente.

Teniendo en cuenta esa problemática, y a la espera de poder llevar a cabo ese desarrollo completo del estudio, el foco se pone ahora en analizar dos elementos concretos de proyecto relativos a la movilidad, de cara a facilitar la toma de decisiones sobre los mismos.

4.15.2.1. Vial norte-sur entre la avenida de los ángeles y el vial de acceso a la estación

Aunque la ficha del PGOU para el ámbito no lo contempla, la estructura viaria existente y la planteada para el ámbito abren la posibilidad de plantear un tramo viario de conexión norte-sur, colindante al muro oriental del acuartelamiento militar, entre el tramo de la avenida de los Ángeles interior al ámbito y el tramo del viario de acceso a la estación (también incluido en el ámbito), viario de acceso que parte de la glorieta existente en la M-406 (que también da acceso a Airbus).

Este posible elemento viario se reserva en la ordenación propuesta como RV.RG-4.

Resulta indiscutible la importancia de este elemento para establecer una adecuada conexión para los modos blandos, clave en el modelo de movilidad sostenible, con la estación de Cercanías, que también podrá realizarse por las sendas peatonales/ciclistas que se materialicen en la franja de zonas verdes paralelas al ferrocarril.

Sin embargo, sí cabe reflexionar sobre la conveniencia y necesidad de ampliar el uso de este vial al tráfico rodado general o limitarlo solo al paso puntual de vehículos motorizados de servicios urbanos y de emergencias, incluyendo posibles líneas de autobús urbano con parada vinculada a la estación de Cercanías.

El traslado del aparcamiento vinculado a la estación al otro lado de las vías (en Getafe Terminal) supone que contar con este vial abierto al tráfico ya no suponga una actuación evidentemente favorable de cara a disminuir la longitud de los recorridos de acceso.

El más determinante de los factores a tener en cuenta es la voluntad ya expresada verbalmente por la Dirección General de Carreteras de la CAM, titular de la M-406, de informar desfavorablemente a esta conexión en caso de habilitarse para el tráfico rodado, debido a las deficiencias de trazado del vial de acceso a la estación al que acometería y que parte de la glorieta existente en la carretera.

Teniendo en cuenta esta dificultad, cabe afirmar que el hecho de no contar con esta conexión rodada no supondría un problema para la conectividad del tráfico rodado producido por el propio ámbito, ya que éste se vinculará de forma directa con el eje Ciudades-Fundidores, tal y como sucede con el resto del barrio residencial de Juan de la Cierva, del que el A.A. 02 actuará como remate.

Como se ha visto, actualmente este eje no parece mostrar problemas de congestión en las horas punta, por lo que tanto el tráfico adicional producido por el A.A. 02, que no será elevado teniendo en cuenta sus dimensiones, podrá utilizarlo con un impacto previsiblemente poco significativo.

Por tanto, tanto el tráfico actual del barrio Juan de la Cierva como el tráfico adicional del ámbito podrá seguir utilizando las actuales conexiones, sin necesidad de contar con esta conexión adicional.

Por otro lado, en relación a los actuales problemas de congestión existentes en el sentido oeste de la M-406 durante la tarde, no es esperable que la apertura al tráfico del nuevo vial también al tráfico rodado pueda suponer un alivio de los mismos, ya que el tráfico procedente del polígono y de la A-4 que se dirige al casco ya cuenta con la posibilidad de utilizar el eje Ciudades-Fundidores, que no presenta problemas de congestión. Así parece estar sucediendo en la actualidad a tenor del desequilibrio en la intensidad diaria por sentidos que muestra la calle Fundidores, especialmente acusada durante la tarde.

En este mismo sentido, las observaciones realizadas en la glorieta al oeste del tramo de interés de la M-406, al otro lado del acuartelamiento, junto al casco urbano, muestran que solo una pequeña parte del tráfico en sentido oeste, que se ve afectado por la congestión, busca dirigirse al norte del casco. Y solo una fracción de esa pequeña parte obtendría un recorrido alternativo favorable a través del A.A. 02 y de las avenidas de Los Ángeles o de las Ciudades, por lo que no supondría un alivio a la congestión observada.

En todo caso, no siendo necesario y no suponiendo un alivio para la problemática existente, la apertura de un itinerario rodado alternativo a los actuales no sería deseable, pues supondría un impacto negativo por emisión de ruido y contaminantes en la calidad ambiental de las zonas verdes y las manzanas residenciales colindantes del propio ámbito, incrementando también la carga circulatoria en la avenida de los Ángeles y de la calle Camino Viejo de Pinto, que actualmente presentan intensidades moderadas, propias de un tráfico principalmente local.

En todo caso, puede contemplarse una solución flexible a largo plazo, de modo que el nuevo tramo viario pueda abrirse finalmente al tráfico general si las condiciones de contorno llegasen a requerirlo, especialmente si en ese horizonte ya se ha producido la cesión de titularidad de la M-406 al ayuntamiento de Getafe, de modo que éste último disponga de mayor libertad para plantear acciones de mejora en la conexión con la actual carretera.

En fases sucesivas del estudio de movilidad y tráfico:

- Se obtendrá la esperable producción de tráfico adicional debida al desarrollo del A.A. 02, comprobando la capacidad de los elementos viarios existentes próximos para canalizarla sin afección significativa a su funcionamiento actual.
- Se valorará incluirá un análisis de itinerarios que justifique gráficamente la no necesidad de ofrecer itinerarios de conexión alternativos a través del ámbito.

4.15.2.2. Conexión prolongando la avenida de los ángeles sobre las vías del ffcc

El PGOU plantea en su ficha para el A.A. 02 el establecimiento de una nueva conexión viaria como prolongación de la avenida de Los Ángeles hacia el este, salvando las vías del ferrocarril.

Si bien es siempre es deseable contar con el mayor número de alternativas de conexión, especialmente a la hora de salvar infraestructuras con un marcado efecto de barrera, como sucede aquí con la infraestructura ferroviaria, cabe reflexionar sobre varios condicionantes que la afectan y que sugieren que podría no resultar necesaria.

En primer lugar, el PGOU planteaba esta conexión como un paso elevado para tráfico rodado y peatonal, esperando la apertura de nuevo viario con el que conectar en el interior polígono, pero que a día de hoy es inexistente y que tampoco ha sido contemplado por la reordenación realizada en el ámbito de Getafe Terminal, por lo que únicamente cabría plantear una conexión para modos blandos (peatonal y ciclista/VMP) mediante una pasarela accesible.

Dicha pasarela podría resultar redundante teniendo en cuenta que ya se va a contar con dos nuevos pasos para modos blandos sobre el ferrocarril, vinculados al A.A. 02, con los que no contaba el PGOU:

- El asociado a la remodelación del paso de Fundidores al norte del ámbito, esperablemente soterrando solo el tráfico rodado y generando una nueva pasarela peatonal/ciclista sobre las vías, compatible con la continuidad y prolongación del eje verde norte-sur que se generaría con esta actuación.
- El "salto de ciudad" a ejecutar por Getafe Terminal, igualmente consistente en una pasarela para modos blandos, desde el nuevo aparcamiento asociado a la estación, cruzando en diagonal sobre las vías y, por tanto, desembarcando más al norte, en el interior de las zonas verdes del A.A. 02.

Puesto que ya se contará con estos dos elementos de paso, una tercera pasarela solo supondría una posible disminución de las distancias de recorrido para los flujos transversales más inmediatos, entre viviendas en la avenida de los Ángeles y actividades productivas situadas justo al otro lado de las vías, ya que para el resto de orígenes destinos más alejados apenas supondrían diferencia.

A ello contribuiría el hecho de que la pasarela adicional también necesitaría ofrecer rampas con pendientes accesibles, que tendrían que desarrollarse en paralelo al ferrocarril, por lo que los puntos de arranque de éstas acabarían aproximándose bastante a los de las otras dos pasarelas.

Como factor adicional, se ha de tener en cuenta que este tercer paso se habría de compatibilizar con las esperables medidas de correctoras que previsiblemente serán necesarias para la protección acústica del ámbito frente al ruido del ferrocarril, a cuya continuidad no debería afectar ni en trazado ni en altura.

4.15.3. Desarrollo del estudio en fases sucesivas

Respecto al desarrollo de la evaluación de los efectos de la propuesta sobre la movilidad y el tráfico, se recopilan los aspectos principales a abordar en las sucesivas fases de elaboración del trabajo, que acompañarán a las correspondientes etapas de redacción de la propuesta urbanística:

- Análisis pormenorizado del contexto viario de conexión con otras áreas de Getafe y fuera de Getafe, identificando los elementos clave para la evaluación (los más directamente implicados en la conexión del ámbito).
- Análisis detallado de la oferta de transporte público en el entorno.
- Análisis de la estructura de movilidad del entorno (principalmente de las áreas residenciales colindantes) conforme a los resultados de la más reciente encuesta de movilidad del CRTM, usándola como referencia para caracterizar la esperable en el ámbito del A.A. 02, y teniendo en cuenta las condiciones especialmente favorables a la movilidad sostenible que la propuesta de ordenación busca propiciar en el ámbito.
- Consideración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Getafe y posibles actuaciones complementarias para la mayor alineación con el mismo.
- Análisis en términos de capacidad y niveles de servicio durante en las horas punta de los elementos viarios identificados como clave, incluyendo previsiblemente las dos glorietas en el tramo de la calle Fundidores más próximas al ámbito y las tres glorietas más próximas situadas sobre la M-406.
- Inventario de aparcamiento en el entorno próximo, con especial atención al uso del aparcamiento provisional actualmente existente en el interior de los terrenos del ámbito (grado de vinculación al área residencial y a la estación), con objeto de evaluar si su desaparición puede tener un impacto negativo sobre la presión de aparcamiento en la zona.
- Predicción de la demanda de movilidad del ámbito de acuerdo a la ordenación propuesta, incluyendo la producción de tráfico rodado diaria y en las horas punta de mañana (HPM) y tarde (HPT), así como de su distribución espacial y asignación sobre la red viaria existente y prevista, obteniendo la carga circulatoria adicional y realizando un nuevo análisis de los elementos viarios clave, determinando con ello el impacto de la actuación sobre el tráfico.
- En caso de encontrar problemas de funcionalidad en alguno de los elementos estudiados que resulten atribuibles al nuevo desarrollo urbanístico, propuesta de medidas correctoras a incorporar en el mismo para su resolución o mitigación.
- Formulación de medidas preventivas y recomendaciones para promover la movilidad sostenible en la futura ocupación y uso del ámbito.

5. EFECTOS PREVISIBLES SOBRE ELEMENTOS ESTRATÉGICOS, PLANEAMIENTOS Y NORMAS DEL TERRITORIO

A continuación, se recoge los principales planes y/o estrategias sectoriales y territoriales que establecen determinaciones, objetivos o actuaciones que deberán tenerse presentes en el contenido del Plan Parcial de Reforma Interior del A.A. 02 "La Estación". Su análisis se llevará a cabo en el Estudio Ambiental Estratégico una vez se emita el Documento de Alcance.

5.1. DESCRIPCIÓN DE LOS PLANES

5.1.1. Planes nacionales

5.1.1.1. Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030

El Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) 2021–2030 tiene como objetivo principal coordinar y fortalecer la respuesta de España frente a los impactos del cambio climático, buscando reducir daños presentes y futuros y construir una sociedad más resiliente.

Para lograrlo, el plan establece nueve objetivos específicos, entre ellos: mejorar la observación del clima, generar y transferir conocimiento sobre riesgos y adaptación, fortalecer las capacidades institucionales, identificar los principales riesgos del cambio climático, integrar la adaptación en las políticas públicas, fomentar la participación de todos los actores sociales, reforzar la gobernanza, cumplir compromisos internacionales y evaluar las medidas adoptadas.

También cita una serie de principios orientadores que deberán guiar las políticas y medidas en materia de adaptación como: la consideración de las dimensiones social y territorial, el fundamento en la mejor ciencia y conocimiento disponibles, la transversalidad y la integración en los diferentes campos de la gestión pública o la cooperación institucional.

5.1.1.2. Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2023-2030

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2023-2030 incluye unos objetivos coherentes con la reducción de emisiones adoptada a nivel europeo, concretados en los siguientes resultados para 2030:

- 32% de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero respecto a 1990.
- 48% de renovables sobre el uso final de la energía.
- 43% de mejora de la eficiencia energética en términos de energía final.
- 81% de energía renovable en la generación eléctrica.
- Reducción de la dependencia energética hasta un 50%.

El PNIEC, para el logro de sus objetivos, establece un amplio conjunto de medidas organizadas en cinco dimensiones, con sus respectivos **objetivos** específicos:

- Descarbonización de la economía y avance de las renovables
- Eficiencia energética
- Seguridad energética
- Mercado interior de la energía
- Investigación, innovación y competitividad

5.1.1.3. Agenda Urbana Española

La Agenda Urbana Española es una estrategia nacional que busca orientar el desarrollo urbano sostenible en España hasta 2030, alineándose con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y la Agenda 2030 de Naciones Unidas.

Su objetivo principal es mejorar la calidad de vida en las ciudades, promoviendo un modelo urbano más sostenible, inclusivo, resiliente y eficiente, mediante diez objetivos estratégicos que abarcan desde la planificación territorial y la movilidad, hasta la economía circular, la digitalización y la gobernanza. Este Decálogo de Objetivos Estratégicos despliega, a su vez, un total de 30 objetivos específicos, y 291 líneas de actuación, para poder elaborar Planes de acción.

La Agenda Urbana Española también propone un conjunto de indicadores de seguimiento y evaluación asociados a cada uno de los objetivos específicos y que se adaptan a la situación de partida y al contexto de cada una de las ciudades y áreas urbanas.

Estos indicadores permitirán definir de manera clara los resultados que se alcanzarán con la aplicación de la Agenda Urbana Española en términos de mejora de la calidad de vida y de la sostenibilidad urbana, y de la preparación de las ciudades para afrontar los retos futuros.

5.1.1.4. Estrategia de Descarbonización a Largo Plazo 2050

Este documento permitirá que España reduzca, no más tarde de 2050, sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 90% respecto a 1990. Esto implica reducir las emisiones de CO₂ desde las 334 millones de toneladas equivalentes (MtCO₂eq) emitidas en 2018 a un máximo de 29 MtCO₂eq emitidas en 2050.

5.1.1.5. Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica 2023-2030 (PNCCA-2023)

El Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (PNCCA) 2023-2030 es una estrategia estatal aprobada por el Consejo de Ministros en enero de 2024, que tiene como objetivo reducir significativamente la contaminación atmosférica en España para proteger la salud humana y los ecosistemas.

El PNCCA-2023 contempla 57 medidas agrupadas en 8 paquetes sectoriales (mix energético, transporte, industria, eficiencia energética en RCI, residuos, agricultura, restos de poda y ganadería) que impulsarán, entre otras, la utilización de tecnologías renovables, el uso eficiente de la energía, la movilidad sostenible, la reducción de depósito en vertedero, la fertilización eficiente y la mejora de la gestión de deyecciones ganaderas.

5.1.1.6. Plan Estratégico de Salud y Medio Ambiente 2002-2026 (PESMA)

El Plan Estratégico de Salud y Medio Ambiente 2022-2026 (PESMA) es una iniciativa conjunta del Ministerio de Sanidad y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que busca abordar de manera integral los efectos del entorno sobre la salud humana. Su propósito principal es reducir los riesgos ambientales que afectan a la población, promover entornos más saludables y mejorar la calidad de vida, especialmente en un contexto marcado por el cambio climático, la contaminación y la creciente urbanización.

Este plan se fundamenta en el enfoque "One Health", que reconoce la interconexión entre la salud humana, animal y ambiental, y se alinea con los compromisos internacionales adquiridos por España, como la Agenda 2030, el Pacto Verde Europeo y el Acuerdo de París. Además, incorpora principios transversales como la equidad, la sostenibilidad, la perspectiva de género y la salud en todas las políticas.

5.1.1.7. Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030

Con base en los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030, y las experiencias internacionales y europeas, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) diseñó la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, aprobada por el Consejo de Ministros el 10 de diciembre de 2021, cuya visión es "hacer de la movilidad un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico", teniendo como horizonte 2030.

Esta estrategia, junto con la Agenda Urbana Española, será la base para las políticas de movilidad del MITMA en los próximos 10 años. La Estrategia de Movilidad se sustenta, como su nombre indica, en tres principios básicos:

- La Seguridad
- La Sostenibilidad
- La Conectividad

En definitiva, esta estrategia representa un cambio de paradigma en la política de movilidad en España, alineado con los objetivos europeos y globales de sostenibilidad, digitalización y equidad territorial. Su implementación requiere una estrecha colaboración entre administraciones, sector privado y ciudadanía, y aspira a situar a España como referente en movilidad sostenible en Europa.

5.1.1.8. Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local (EESUL)

La Estrategia Española de Sostenibilidad Urbana y Local (EESUL) es un documento de referencia aprobado en 2011 por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, con el objetivo de orientar a los municipios españoles hacia un modelo de desarrollo urbano más sostenible, inclusivo y resiliente.

Entre sus principales líneas de actuación se encuentran la mejora del modelo urbano, la promoción de la movilidad sostenible, la eficiencia energética en la edificación, la adaptación al cambio climático, la gestión responsable de los recursos naturales y la articulación entre lo urbano y lo rural. La estrategia también subraya la importancia de fortalecer la gobernanza local, fomentar la educación ambiental y garantizar el acceso equitativo a los servicios públicos.

5.1.1.9. Estrategia Española de Economía Circular (EEEC)

La Estrategia Española de Economía Circular, España Circular 2030, sienta las bases para impulsar un nuevo modelo de producción y consumo en el que el valor de productos, materiales y recursos se mantengan en la economía durante el mayor tiempo posible, en la que se reduzcan al mínimo la generación de residuos y se aprovechen con el mayor alcance posible los que no se pueden evitar. La Estrategia contribuye así a los esfuerzos de España por lograr una economía sostenible, descarbonizada, eficiente en el uso de los recursos y competitiva.

La EEEEC se alinea con los objetivos de los dos planes de acción de economía circular de la Unión Europea, "Cerrar el círculo: un plan de acción de la UE para la economía circular" de 2015 y "Un nuevo Plan de Acción de Economía Circular para una Europa más limpia y competitiva" de 2020, además de con el Pacto Verde Europeo y la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible.

5.1.1.10. Plan estratégico estatal del patrimonio natural y de la biodiversidad a 2030

El Plan Estratégico Estatal del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad a 2030 es una herramienta fundamental para impulsar la conservación, el uso responsable y la restauración de los recursos naturales terrestres y marinos, así como de la biodiversidad y la geodiversidad en España.

Entre sus prioridades está mejorar el conocimiento científico sobre especies y hábitats, mediante un sistema nacional de seguimiento que permita evaluar su estado de conservación, con el objetivo de que en 2030 no haya especies ni hábitats de interés comunitario sin información actualizada.

El plan también contempla la valoración económica de los servicios ecosistémicos mediante un sistema de contabilidad nacional del capital natural, y promueve la creación de infraestructuras verdes, la restauración ecológica y la mejora de la conectividad entre ecosistemas, con el objetivo de recuperar al menos un 15% de los ecosistemas degradados para 2030.

Asimismo, se refuerza la relación entre biodiversidad y cambio climático, apostando por soluciones basadas en la naturaleza, y se intensifica la lucha contra diversas formas de contaminación, incluyendo la lumínica, acústica y atmosférica. En cuanto a la conservación de especies y hábitats, se establece como meta que al menos el 30% de aquellos que actualmente no se encuentran en buen estado logren una mejora significativa para 2030. Se presta especial atención a los polinizadores y a la gestión de especies exóticas invasoras.

5.1.1.11. Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas (ENIVCRE)

La ENIVCRE es el documento de planificación estratégica que regula la implantación y el desarrollo de la Infraestructura Verde en España, estableciendo un marco administrativo y técnico armonizado para el conjunto del territorio español, incluyendo las aguas marítimas bajo soberanía o jurisdicción nacional.

Su visión para 2050 es reducir la fragmentación de hábitats y ecosistemas, la mejora de la conectividad ecológica del territorio, la provisión de servicios de los ecosistemas clave para el bienestar, así como la mitigación de los efectos del cambio climático, la mejora de la resiliencia climática y la capacidad de adaptación de las sociedades frente al cambio climático y los riesgos que conlleva.

La estrategia busca identificar, desarrollar y mantener una red de Infraestructura Verde mediante objetivos específicos y orientaciones basadas en un diagnóstico territorial y ambiental. Establece ocho metas estratégicas para las que, a su vez, se concretan objetivos específicos a desarrollar a través de líneas de actuación, cuya implementación corresponde a las distintas administraciones competentes.

5.1.1.12. Estrategia Forestal Española horizonte 2050

La Estrategia Forestal Española es el instrumento de referencia que establece, de manera coherente, consensuada y participativa, el marco general estratégico de la política forestal española a largo plazo (horizonte 2050), determinando las directrices que permitan su articulación y gobernanza, siempre respetando el reparto de competencias vigente entre las administraciones.

La estrategia se articula en cinco Ejes de intervención:

- Eje I: Conservación y mejora del patrimonio natural, la biodiversidad y la conectividad.
- Eje II: Prevención y adaptación de los montes ante el cambio climático y otros riesgos.
- Eje III: Bioeconomía forestal. Desarrollo y diversificación socioeconómica del sector forestal.
- Eje IV: Desarrollo y mejora del conocimiento y la cultura forestal.
- Eje V: Modelo de gobernanza forestal: marco normativo, administrativo e instrumental de la política forestal española.

Las medidas en cada línea de acción definida se concretan en el Plan Forestal Español.

5.1.1.13. Plan Forestal Español 2022-2032

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

Este nuevo plan, que proyecta la política forestal española hacia el horizonte 2050, será implementado por las comunidades autónomas a través de sus propios planes forestales o herramientas equivalentes, en función de sus competencias. En total, el PFE contempla 289 medidas, de las cuales 86 han sido identificadas como prioritarias, en línea con los objetivos generales definidos en la Estrategia Forestal Española horizonte 2050.

5.1.1.14. Plan estatal de protección civil de emergencia por incendios forestales

Este plan estatal establece la organización y procedimientos de actuación de aquellos recursos y servicios del Estado que sean necesarios para asegurar una respuesta eficaz del conjunto de las Administraciones públicas ante situaciones de emergencia por incendios forestales en que esté presente el interés nacional, así como los mecanismos de apoyo a los Planes de Comunidad Autónoma en el supuesto de que éstos lo requieran o no dispongan de capacidad suficiente de respuesta.

5.1.1.15. Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030

La Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030 es el instrumento clave del Gobierno de España para implementar la Agenda 2030 de Naciones Unidas, aprobada por el Consejo de Ministros el 5 de junio de 2021. Busca garantizar una transición social, ecológica y económica que permita alcanzar los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), abordando los principales desafíos estructurales del país y promoviendo un modelo de desarrollo justo, inclusivo y sostenible.

5.1.1.16. Plan Hidrológico del Tajo 2022-2027

El Plan Hidrológico del Tajo para el periodo 2022-2027 forma parte del tercer ciclo de planificación establecido por la Directiva Marco del Agua de la Unión Europea. Su objetivo principal es garantizar una gestión sostenible del agua en la demarcación hidrográfica del Tajo, que abarca más de 55.000 km² en la parte española y afecta a más de ocho millones de habitantes.

El plan persigue dos grandes metas:

- Atender las demandas de los distintos usos del agua (abastecimiento urbano, agrícola, industrial, energético, ambiental), promoviendo un uso racional y eficiente.
- Proteger y conservar el patrimonio natural vinculado al agua, asegurando el buen estado ecológico de las masas de agua superficiales y subterráneas.

5.1.1.17. Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR) 2016-2022

El PEMAR 2016-2022 fue el instrumento de planificación estatal para orientar la política de residuos en España, en cumplimiento de la Directiva 2008/98/CE y la Ley 22/2011 de residuos y suelos contaminados. Su objetivo principal era consolidar la jerarquía de gestión (prevención, preparación para la reutilización, reciclado, valorización y eliminación) y avanzar hacia una economía circular. El plan fijó metas como reducir la generación de residuos, alcanzar un 50% de reciclado y preparación para la reutilización de residuos domésticos y similares en 2020, y limitar el vertido de residuos biodegradables.

El documento definió líneas estratégicas para la prevención, mejora de la recogida separada (especialmente biorresiduos), incremento del reciclado y valorización, y reducción del vertido. Incluyó programas específicos para flujos prioritarios: envases, aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE), vehículos fuera de uso, neumáticos, aceites usados, residuos peligrosos y suelos contaminados. También contempló medidas para optimizar infraestructuras, reforzar la inspección y control, y fomentar la responsabilidad ampliada del productor.

Además, el PEGAR incorporó indicadores de seguimiento, mecanismos de coordinación con las comunidades autónomas y criterios para la financiación de actuaciones.

Su vigencia finalizó en 2022, y actualmente está en proceso de sustitución por el nuevo Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEGAR) 2023-2035, adaptado a la Ley 7/2022 y a los objetivos europeos de economía circular.

5.1.2. Planes regionales

5.1.2.1. Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid 2023-2030

El propósito de esta Estrategia es establecer un marco de actuación a medio y largo plazo para facilitar la transformación de la Comunidad de Madrid en una región descarbonizada, energéticamente más segura y con un nivel de calidad del aire excelente que esté a la vanguardia desde el punto de vista económico, social y ambiental.

La Estrategia articula siete objetivos estratégicos: impulsar la eficiencia energética y el autoconsumo renovable; contribuir a la disponibilidad, seguridad y calidad del suministro energético; promover el crecimiento de la generación renovable; reducir las emisiones de gases de efecto invernadero; reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos; avanzar hacia la adaptación a amenazas climáticas, y favorecer el cambio cultural hacia la descarbonización. Estos objetivos se concretan en 58 medidas distribuidas en sectores clave como transporte, industria, edificación y gestión de residuos.

5.1.2.2. Plan de Acción a corto plazo durante Episodios de Alta Contaminación por Ozono (O₃) en la Comunidad de Madrid

Su objetivo es evitar, en la medida de lo posible, que se superen los umbrales de alerta establecidos en la legislación, así como reducir el número de ocasiones en las que se supera el umbral de información de ozono troposférico. Además, el plan establece un marco de actuación común para las diferentes Administraciones Públicas, definiendo unas líneas de actuación y un procedimiento de difusión de la información al ciudadano en cada uno de los escenarios.

Por su parte, los municipios mayores de 50.000 habitantes (entre los que se encuentra Getafe) están obligados a elaborar y aprobar sus propios protocolos de actuación, además de los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) y zonas de bajas emisiones (ZBE) que también deben adoptar según la Ley de cambio climático y transición energética.

El Plan incluye 4 umbrales de contaminación: activación del Plan (160 µg/m³, como media horaria), de información (180 µg/m³, como media horaria), de prealerta (210 µg/m³, como media horaria) y de alerta (240 µg/m³, como media horaria) que da lugar a cuatro escenarios posibles.

El documento incluye un diagnóstico de la situación (2014-2024), zonificación de la red de calidad del aire y un catálogo de medidas de ámbito local y regional, como restricciones al tráfico, reducción de emisiones industriales y campañas informativas. También detalla la operativa para la activación y desactivación del plan, los órganos competentes y los indicadores de seguimiento para evaluar su eficacia. El plan se revisa periódicamente para adaptarse a la evolución normativa y a los datos de calidad del aire.

5.1.2.3. Arco Verde

Este proyecto se enmarca en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Reino de España y busca acercar la naturaleza a los ciudadanos. Conectará 25 municipios de la Comunidad de Madrid con los 3 grandes Parques Regionales de la Comunidad (Cuenca Alta del Manzanares, curso medio del río Guadarrama y Sureste) a través de la red de Vías Pecuarias y otros caminos y senderos, para crear un gran Corredor Verde que rodeará Madrid y los municipios de su Área Metropolitana. Actualmente ya se han conectado 17 municipios a través de 135 km de recorrido, en los que ya se han plantado 154.000 árboles y arbustos.

Además de los Parques Regionales, Arco Verde incluirá espacios de la Red de Parques Periurbanos, Montes de Utilidad Pública, áreas forestales de alto valor ambiental y espacios naturales de nueva creación.

Ha sido concebido como un proyecto integral en continuo crecimiento que se apoya en 3 objetivos principales: la mejora de la biodiversidad, la movilidad sostenible y la participación social.

5.1.2.4. Plan Regional de Vigilancia y Control de Vectores de Interés en Salud Pública de Madrid

El Plan Regional de Vigilancia y Control de Vectores, impulsado por la Dirección General de Salud Pública, responde al creciente riesgo de introducción y propagación de enfermedades infecciosas emergentes favorecido por factores como la globalización, el cambio climático y el aumento de movilidad de personas y mercancías. Estas condiciones han incrementado la presencia y distribución de vectores en Europa y España, con casos recientes de dengue, zika, fiebre hemorrágica Crimea-Congo y brotes de leishmaniasis en la Comunidad de Madrid.

El Plan establece un marco coordinado para la vigilancia, prevención y control de vectores que puedan suponer un riesgo para la salud pública, como flebotomos, mosquitos, simúlidos y garrapatas, integrando la colaboración de administraciones, organismos científicos y entidades locales.

Entre sus objetivos destacan la creación de un sistema de alerta temprana, la implementación de programas de control y la adopción de medidas preventivas para reducir la incidencia de enfermedades vectoriales. El Plan contempla actividades de monitorización ambiental, identificación y seguimiento de vectores, así como protocolos de actuación ante detección de especies invasoras o brotes. Además, promueve la coordinación interinstitucional y la formación técnica para garantizar una respuesta rápida y eficaz, contribuyendo a la protección de la salud pública en la región frente a amenazas emergentes.

5.1.2.5. Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid (PLATERCAM)

Como plan de protección civil, el PLATERCAM es un instrumento organizativo general de respuesta a situaciones de grave riesgo colectivo, catástrofe o calamidad pública y establece, por una parte, los mecanismos para la movilización de los recursos humanos y materiales necesarios para la protección de las personas, los bienes y el medio ambiente, y por otra, la forma en la que éstos se organizan para:

- Dar respuesta a las emergencias de protección civil que puedan producirse en la Comunidad de Madrid como consecuencia de los riesgos identificados en dicha comunidad.
- Coordinar todos los servicios, medios y recursos existentes en la Comunidad de Madrid incluyendo los de las entidades públicas y privadas, y los procedentes de otras Administraciones Públicas según la asignación previa que éstas efectúen en función de sus disponibilidades y de las necesidades del Plan Territorial.

- Permitir la integración de los Planes Territoriales de ámbito inferior y garantizar el enlace con los de ámbito superior.
- Asegurar, en cualquier caso, la primera respuesta (especialmente acciones de socorro) ante emergencias extraordinarias que puedan presentarse.

5.1.2.6. Plan Especial de Protección Civil de Emergencia por Incendios Forestales en la Comunidad de Madrid (INFOMA)

Este Plan, que se integra en el Plan Territorial de Protección Civil de la Comunidad de Madrid, calificado como plan especial, tiene por objeto el recoger todos aquellos aspectos más importantes que, de forma directa o indirecta, afectan a la población y a las masas forestales de la Comunidad, con la finalidad de prevenir o hacer frente de forma ágil y coordinada a los distintos supuestos que puedan presentarse en relación a eventos relacionados con incendios forestales, estableciendo para ello un marco orgánico y funcional específicamente adaptado a la prevención y a la limitación de los efectos de los incendios forestales que puedan ocurrir.

Entre sus elementos clave se incluyen la delimitación de zonas de riesgo, la clasificación de niveles de emergencia (desde alerta hasta nivel máximo), y la activación de dispositivos operativos bajo la dirección de la Agencia de Seguridad y Emergencias Madrid 112. INFOMA contempla la movilización de brigadas forestales, medios terrestres y aéreos, y la protección de personas y bienes en áreas de interfaz urbano-forestal. Además, incorpora protocolos para evacuación, información pública y apoyo logístico, asegurando la interoperabilidad entre administraciones y la protección del medio natural frente a incendios de gran magnitud.

5.1.2.7. Plan Anual de Prevención, Vigilancia y Extinción de Incendios Forestales en la Comunidad de Madrid para el año 2025

El Plan Anual 2025 establece un marco integral para reducir los daños ecológicos, económicos y sociales derivados de los incendios forestales en la Comunidad de Madrid. Su ámbito de aplicación abarca todos los terrenos calificados como montes y sus zonas de influencia, conforme a la legislación forestal vigente. El documento recoge medidas de prevención, vigilancia y extinción, incluyendo campañas informativas para fomentar la colaboración ciudadana y municipal, especialmente en áreas de interfaz urbano-forestal, así como actuaciones para mejorar la seguridad del personal mediante formación, prácticas y simulacros.

Entre sus componentes clave se incluyen el análisis territorial y la zonificación del riesgo, la identificación de zonas de alto riesgo y puntos estratégicos de gestión, y la definición de épocas de peligro.

5.1.2.8. Plan Especial de Protección Civil ante el riesgo de inundaciones en la Comunidad de Madrid (INUNCAM)

El INUNCAM se elabora con el fin principal de hacer frente a todas aquellas situaciones de emergencia por riesgo de inundaciones, dentro del ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, capaces de originar un riesgo para las personas, los bienes y el medio ambiente, estableciendo para ello unos requisitos organizativos, con criterios operativos, de actuación, implantación y desarrollo, así como todas aquellas medidas prácticas de intervención e instrumentos para la coordinación efectiva de los recursos y servicios asignados al plan, tanto de titularidad pública como privada, teniendo en cuenta en todas sus fases las distintas necesidades de las personas con discapacidad y otros colectivos en situación de vulnerabilidad.

El plan identifica y cartografía las zonas con riesgo potencial y considera también escenarios derivados de la rotura de presas.

Entre sus componentes clave se incluyen la clasificación de áreas según peligrosidad (zonas A, B y C), la definición de fases y niveles de emergencia, y la organización funcional de recursos humanos y materiales. Además, el plan establece medidas preventivas, protocolos de evacuación y criterios para la implantación municipal, asegurando la interoperabilidad con otros planes de protección civil y la protección de personas, bienes e infraestructuras frente a inundaciones.

5.1.2.9. Plan Especial de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad de Madrid (TRANSCAM)

El TRANSCAM tiene como objetivo establecer los requisitos sobre organización, criterios operativos, medidas de intervención e instrumentos de coordinación ante cualquier tipo de emergencia que se pudiera producir en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid durante el transporte de mercancías peligrosas por carretera o ferrocarril.

Este Plan persigue dos objetivos esenciales, en primer lugar, conocer los flujos de mercancías peligrosas que circulan por la Comunidad de Madrid para evaluar el riesgo asociado y, en segundo lugar, definir una organización y procedimientos de actuación para los recursos asignados, con el fin de afrontar emergencias derivadas de accidentes en el transporte. Su ámbito de aplicación abarca toda la red de carreteras y ferrocarriles del territorio madrileño, independientemente de su titularidad.

El documento incluye la metodología para evaluar peligrosidad y consecuencias, mapas de flujos, análisis de áreas vulnerables, niveles de emergencia y protocolos de intervención, así como procedimientos de activación, catálogo de medios y recursos disponibles y coordinación entre organismos.

5.1.2.10. Estrategia de Residuos de la Comunidad de Madrid (2017-2024)

La finalidad de esta estrategia era reducir la generación de residuos, mejorar la eficiencia en el uso de recursos y avanzar hacia una economía circular. Estableció metas como alcanzar un 50% de preparación para la reutilización y reciclado de residuos domésticos y similares, reducir el vertido de residuos biodegradables y fomentar la valorización energética solo como opción complementaria.

El documento definió líneas estratégicas y planes y programas específicos (que seguirán vigentes durante el periodo de elaboración del nuevo Plan):

- **Programa de Prevención de Residuos (2017-2024):** se centró en reducir la generación de residuos en origen mediante acciones que fomentan la economía circular y el consumo responsable. Incluyó medidas para promover la reutilización de productos, la reducción del desperdicio alimentario, la optimización del uso de envases y la implantación de sistemas de ecodiseño en la industria. También contempló campañas de sensibilización ciudadana, acuerdos voluntarios con sectores productivos y el impulso de la compra pública verde. El objetivo era desacoplar el crecimiento económico de la generación de residuos, contribuyendo a cumplir los compromisos europeos en materia de prevención y sostenibilidad.
- **Plan de Gestión de Residuos Domésticos y Comerciales (2017-2024):** se orientó a mejorar la recogida separada y el tratamiento de la fracción resto y selectiva, con especial atención a los biorresiduos. Incluyó objetivos para incrementar el reciclaje y la preparación para la reutilización hasta alcanzar el 50% en 2020, reducir el vertido de residuos biodegradables y optimizar las infraestructuras de tratamiento existentes. El plan contempló la implantación progresiva de la recogida separada de materia orgánica, el refuerzo de sistemas de compostaje y digestión anaerobia, y la coordinación con mancomunidades y entidades locales para

garantizar la eficiencia del sistema, en línea con los principios de economía circular y las obligaciones normativas europeas y estatales.

- **Plan de Gestión de Residuos Industriales (2017-2024):** se diseñó para mejorar la gestión de los residuos generados por actividades industriales, priorizando la prevención, la valorización y la reducción del vertido. Estableció medidas para fomentar la reutilización y el reciclaje de materiales, impulsar la responsabilidad ampliada del productor y promover la implantación de tecnologías limpias en los procesos productivos. Además, contempló el refuerzo de la trazabilidad y el control mediante sistemas de información, la optimización de las instalaciones autorizadas y la coordinación con gestores para garantizar el cumplimiento normativo. El objetivo era minimizar el impacto ambiental y avanzar hacia una economía circular en el sector industrial.
- **Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición (2017-2024):** se enfocó en incrementar la valorización material de los RCD y reducir su eliminación en vertedero, en línea con los objetivos europeos. Incluyó medidas para mejorar la separación en origen, promover el reciclaje de áridos y materiales, y fomentar el uso de productos reciclados en obra pública mediante criterios de compra verde. También contempló el refuerzo del control sobre gestores y productores, la implantación de sistemas de trazabilidad y la optimización de las plantas de tratamiento. El objetivo era alcanzar tasas de valorización superiores al 70%, reducir impactos ambientales y avanzar hacia un modelo de economía circular en el sector de la construcción.
- **Plan de Gestión de Residuos de Aparatos Eléctricos y Electrónicos (2017-2024):** se orientó a garantizar la correcta recogida, tratamiento y valorización de estos residuos, cumpliendo los objetivos de la normativa europea y estatal. Incluyó medidas para aumentar la recogida separada, mejorar la trazabilidad y control de flujos, y fomentar la reutilización y reciclaje de componentes y materiales, reduciendo la eliminación en vertedero. El plan impulsó la colaboración con sistemas colectivos de responsabilidad ampliada del productor, campañas de sensibilización ciudadana y el refuerzo de puntos limpios y canales autorizados. Su finalidad fue minimizar riesgos ambientales y sanitarios asociados a sustancias peligrosas presentes en los RAEE y avanzar hacia una economía circular en el sector electrónico.
- **Plan de Gestión de Residuos de Pilas y Acumuladores (2017-2024):** se centró en garantizar la recogida separada y el tratamiento adecuado de estos residuos para evitar la liberación de metales pesados y sustancias peligrosas. Estableció medidas para incrementar las tasas de recogida mediante la ampliación de puntos de entrega, campañas de sensibilización y colaboración con sistemas de responsabilidad ampliada del productor. Además, promovió la valorización material y el reciclaje de componentes, reforzó la trazabilidad y el control de flujos, y fomentó la investigación en tecnologías de reciclado. Su objetivo fue reducir el impacto ambiental y sanitario, cumpliendo los objetivos europeos y nacionales en materia de gestión segura y sostenible de pilas y acumuladores.
- **Plan de Gestión de Vehículos al Final de su Vida Útil (2017-2024):** se orientó a garantizar la correcta descontaminación, desmontaje y valorización de los vehículos fuera de uso, cumpliendo los objetivos de la normativa europea y estatal. Incluyó medidas para aumentar la reutilización y reciclaje de componentes y materiales, reducir el vertido y fomentar la recuperación de metales y plásticos. El plan reforzó la trazabilidad mediante sistemas de información, impulsó la colaboración con los sistemas integrados de gestión y los centros autorizados de tratamiento (CAT), y promovió campañas para asegurar la entrega de los vehículos en instalaciones autorizadas. Su objetivo fue alcanzar tasas de reutilización y valorización superiores al 95% del peso medio por vehículo y año, minimizando impactos ambientales y favoreciendo la economía circular en el sector automoción.

- **Plan de Gestión de Neumáticos Fuera de Uso (2017-2024):** se enfocó en garantizar la correcta recogida, tratamiento y valorización de los neumáticos para evitar su acumulación y los riesgos ambientales asociados. Estableció medidas para incrementar la reutilización y el reciclaje, priorizando la valorización material frente a la energética, y fomentó el uso de caucho reciclado en obra pública y otros sectores. El plan reforzó la trazabilidad y el control de flujos mediante sistemas de información, promovió la colaboración con los sistemas integrados de gestión y desarrolló campañas para asegurar la entrega en instalaciones autorizadas. Sus objetivos concretos eran que la preparación para la reutilización fuera mayor del 15%, el reciclaje mayor del 45% y la valorización energética menor del 40% en 2020, así como reducir el vertido ilegal y contribuir a la economía circular en el sector del neumático.
- **Plan de Gestión de Residuos de PCB (2017-2024):** se centró en la eliminación segura de equipos y aceites que contienen PCB, cumpliendo los plazos establecidos por la normativa europea y estatal para su completa descontaminación y eliminación. Incluyó medidas para identificar y registrar todos los equipos con PCB, garantizar su retirada y tratamiento en instalaciones autorizadas, y reforzar la trazabilidad mediante sistemas de control e inspección. El plan también contempló campañas informativas dirigidas a titulares de equipos y gestores, así como la coordinación con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para cumplir los objetivos de eliminación total antes de 2025. Su finalidad fue minimizar riesgos ambientales y sanitarios derivados de estos compuestos altamente tóxicos y persistentes.
- **Plan de Gestión de Lodos de Depuración de Aguas Residuales (2017-2024):** se orientó a garantizar la valorización segura y sostenible de los lodos generados en estaciones depuradoras, priorizando su uso agrícola frente a la eliminación. Incluyó medidas para mejorar la calidad del lodo mediante controles de metales pesados y contaminantes, promover su estabilización y tratamiento higienizante, y fomentar la trazabilidad desde la producción hasta la aplicación en suelos. El plan también contempló la optimización de infraestructuras, el cumplimiento de la normativa europea y estatal, y la coordinación con entidades gestoras para asegurar la valorización material y reducir el vertido, contribuyendo a la economía circular y a la protección del medio ambiente.
- **Plan de Gestión de Suelos Contaminados (2017-2024):** se centró en la identificación, control y recuperación de suelos afectados por contaminantes peligrosos, en cumplimiento de la Ley 22/2011 y normativa autonómica. Estableció medidas para elaborar inventarios de suelos potencialmente contaminados, priorizar actuaciones según riesgo para la salud y el medio ambiente, y garantizar la descontaminación mediante técnicas adecuadas y seguras. El plan también contempló la coordinación con administraciones y titulares, el refuerzo de la inspección y la trazabilidad, así como la promoción de la reutilización de suelos recuperados, contribuyendo a la prevención de riesgos y a la regeneración ambiental del territorio.

La Estrategia también incluyó medidas para optimizar las infraestructuras existentes, impulsar la cooperación entre mancomunidades y reforzar la inspección y control ambiental.

Además, contempló instrumentos de financiación, indicadores de seguimiento y un calendario de ejecución para garantizar el cumplimiento de los objetivos. La Estrategia incorporó criterios de sostenibilidad y educación ambiental, promoviendo la implicación de entidades locales, empresas y ciudadanía.

Su vigencia finalizó en 2024, y actualmente está en proceso de sustitución por la nueva Estrategia de Economía Circular 2025-2032.

5.1.2.11. Plan Estratégico de Movilidad Sostenible (2013-2025)

El Plan, elaborado por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, establece las directrices para lograr un sistema de transporte eficiente, seguro y sostenible en la región, con un horizonte temporal de 12 años. Surge ante la necesidad de reducir la congestión, las emisiones contaminantes y los impactos derivados del transporte motorizado, que representa aproximadamente el 70 % de los más de 15 millones de desplazamientos diarios en la Comunidad. El documento se alinea con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (2009), las recomendaciones europeas y los objetivos del Plan Azul+ sobre calidad del aire y cambio climático, integrando criterios de sostenibilidad y eficiencia energética

El plan articula más de 200 programas agrupados en 12 medidas estratégicas, que incluyen la mejora de la interacción entre planeamiento territorial y transporte, la modernización y eficiencia del transporte público, la promoción de modos no motorizados (peatonal y ciclista), la accesibilidad universal y la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero. También contempla el desarrollo de infraestructuras clave como plataformas reservadas para autobuses, la red de Cercanías, intercambiadores y aparcamientos disuasorios, así como la incorporación de nuevas tecnologías y un marco normativo que impulse la movilidad sostenible en todos los municipios.

Además, el plan establece objetivos cuantitativos en materia de reducción de emisiones, incremento de la cuota modal del transporte público y mejora de la calidad del aire, junto con mecanismos de participación institucional y ciudadana. Incluye indicadores para el seguimiento y evaluación, asegurando la coherencia con los compromisos europeos de la Estrategia 20-20-20 y la transición hacia un modelo de movilidad más limpio y conectado. Su implementación busca equilibrar el desarrollo económico regional con la protección ambiental y la calidad de vida de los ciudadanos.

5.1.2.12. Plan de Carreteras 2025-2032

Este Plan, actualmente en fase de consulta pública, busca garantizar la conectividad eficiente, reducir la congestión, mejorar la seguridad vial y promover soluciones de movilidad sostenible, incluyendo transporte intermodal y modos activos como la bicicleta.

Entre sus principales líneas de actuación destacan la creación de cinco nuevas carreteras (como la M-205, M-410 y M-600) y el desarrollo de una Red Básica de Vías Ciclistas, con 22 nuevos carriles bici que sumarán más de 250 km, reforzando la integración de movilidad activa en la red viaria. Además, el documento incluye un diagnóstico de la situación actual y contempla la mejora de infraestructuras existentes, las propuestas de actuación en tramos críticos, la protección de zonas vinculadas a la red y la incorporación de tecnologías para la gestión inteligente del tráfico. Todo ello con un enfoque de eficiencia energética y reducción de emisiones, alineado con los objetivos europeos de sostenibilidad.

5.1.3. Planes municipales

5.1.3.1. Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Getafe

Este Plan busca garantizar desplazamientos eficaces y seguros sin comprometer el medio ambiente. Se trata de un plan pionero en España, elaborado con criterios internacionales y participación ciudadana, que persigue una ciudad más limpia y saludable mediante la planificación integral de la movilidad. El objetivo principal es reducir la dependencia del vehículo privado, fomentar modos de transporte sostenibles y mejorar la calidad del aire y la accesibilidad urbana.

El PMUS incluye propuestas en áreas clave como tráfico, aparcamiento, transporte público, movilidad peatonal y ciclista, distribución de mercancías, accesibilidad, energía y medioambiente. También aborda la movilidad en centros escolares y de trabajo, así como en nuevas zonas urbanísticas. Entre

sus principios destaca el impulso de medios de transporte más eficientes energéticamente y menos perjudiciales para la salud y el entorno urbano. En su desarrollo participaron el Ayuntamiento de Getafe, entidades ciudadanas, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE).

5.1.3.2. Plan de Mejora de la Calidad del Aire del municipio de Getafe 2024-2030

El PMCA de Getafe establece un marco estratégico para reducir la contaminación atmosférica y cumplir los nuevos estándares europeos en 2030, con objetivos intermedios alineados con las guías de la OMS. El plan parte de un diagnóstico que identifica al tráfico motorizado como principal fuente de emisiones (58,6% de GEI y gran parte de NO₂ y partículas), seguido por el consumo energético y la industria. Aunque los valores legales actuales se cumplen desde 2020, persisten niveles elevados de NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} y ozono respecto a las recomendaciones sanitarias, especialmente en ejes viarios y polígonos industriales. El horizonte 2030 fija reducciones del 39% en NO₂/NO_x, 17% en PM_{2,5}/PM_{2,5}+NH₃ y 25% en O₃/COVNM, además de una disminución del 40% de las emisiones por habitante de GEI.

Para alcanzar estos objetivos, el plan articula cinco programas con una serie de medidas: Información y Salud (monitorización, campañas y entornos escolares), Energía (eficiencia y renovables en edificios públicos y privados), Economía Circular (gestión de residuos y reducción de disolventes), Territorio (rehabilitación energética, naturalización de espacios y permeabilización urbana) y Movilidad (nuevo PMUS, implantación de la Zona de Bajas Emisiones, carriles bus, electrificación de flotas y promoción de modos activos). Estas medidas buscan mejorar la calidad del aire, reducir la carga de enfermedad asociada y avanzar hacia un modelo urbano más sostenible, integrando la planificación local con los compromisos autonómicos, nacionales y europeos.

5.1.3.3. Estudio-Estrategia de Biodiversidad de Getafe

El Estudio-Estrategia de biodiversidad tiene como objetivo conocer la biodiversidad del municipio, identificar los Puntos de Interés para la Biodiversidad (PIB), establecer un inventario de especies amenazadas, así como un inventario de especies exóticas invasoras y elaborar Planes de actuación para la conservación y el incremento de la biodiversidad en el municipio, de divulgación y educación y de seguimiento de la misma.

Plan de acción y mejora de la biodiversidad

Presenta un marco de referencia para la acción municipal en materia de conservación, mejora, promoción y difusión al alcance de sus competencias. Se despliega en 7 programas de actuación que articulan los distintos objetivos y subobjetivos del Plan. Estos programas son los siguientes:

- **Programa de gestión y mejora de la fauna, flora y hábitats de interés:** busca mejorar el estado de conservación de los hábitats y especies de interés, realizar acciones de mejora del hábitat para la conservación de especies de interés, aplicar las figuras de protección adecuadas a los diferentes puntos de interés y establecer mecanismos de colaboración con la propiedad para la gestión de las especies y los hábitats de interés
- **Programa de fomento de la infraestructura verde y la biodiversidad urbana:** tiene como objetivo fomentar la mejora de la infraestructura verde urbana para maximizar su funcionalidad ecológica y social; transformar los parques para una mejor gestión y conservación de los hábitats y la biodiversidad local, de acuerdo con su uso social y la salud de la población, y naturalizar y reverdecer la ciudad, creando hábitat y generando nuevos espacios de oportunidad.

- **Programa de mejora de la conectividad ecológica:** trata de mejorar la conectividad ecológica de la matriz territorial y reducir la fragmentación de los hábitats, generar espacios de conexión ecológica funcionales y corregir factores de fragmentación del territorio.
- **Programa de control y gestión de especies exóticas invasoras y especies plaga:** su objeto es prevenir y controlar las especies exóticas invasoras y otras especies plaga, gestionar y controlar las especies exóticas invasoras y gestionar y reducir las poblaciones de especies plaga.
- **Programa de restauración de zonas degradadas:** su finalidad es revertir la pérdida de calidad de los ecosistemas y recuperar los servicios ecosistémicos.
- **Programa de conocimiento, información y seguimiento de la biodiversidad:** busca incrementar la información y el conocimiento de los componentes del patrimonio natural y de su estado de conservación
- **Programa de coordinación y gobernanza:** trata de coordinar la actuación municipal con los organismos competentes en conservación de la naturaleza.

Plan de divulgación y educación sobre la biodiversidad

Este Plan describe las principales actuaciones y proyectos de educación ambiental relacionados con la biodiversidad que se están llevando a cabo en el municipio de Getafe, así como una valoración de la situación de partida en términos de difusión de los valores de la biodiversidad.

Entre las actividades divulgativas se encuentran: el Proyecto ECOESCUELAS; Red+Biodiversidad; Proyecto Arco Verde; Servicio de educación, promoción y divulgación ambiental; Educación ambiental para personas adultas; Recuperación de la Vereda de la Torrecilla; Proyecto Ribera Manzanares; Actuaciones en el arbolado urbano; Proyecto Alba; ASBioGetafe, entre otros.

5.1.3.4. Plan de Gestión del Arbolado Urbano de Getafe

El Plan de Gestión y Riesgo del Arbolado establece como objetivo prioritario la plantación de 15.000 ejemplares de especies autóctonas, con el fin de incrementar la cobertura vegetal del término municipal y contribuir a la mitigación del cambio climático a escala local, generando beneficios ecosistémicos asociados a la salud pública y al bienestar ciudadano. En la actualidad, la cobertura vegetal de Getafe se sitúa en torno al 40%, por lo que se proyecta alcanzar un 50% en el medio y largo plazo, conforme a los estándares de ciudades con alta calidad ambiental.

Asimismo, el plan contempla la mejora del índice de arbolado urbano, proponiendo una ratio de un árbol por cada dos habitantes, en línea con referentes nacionales como Vitoria-Gasteiz, frente a la situación actual de Getafe de un árbol por cada tres vecinos. De forma complementaria, se incorpora la implantación de un nuevo modelo de poda orientado a la conservación y seguridad, junto con programas de sensibilización y formación ciudadana, destinados a fomentar la corresponsabilidad en la gestión del patrimonio arbóreo.

5.1.3.5. Estrategia de Prevención y Gestión de Residuos de Getafe

Esta estrategia establece un marco integral para reducir la generación de residuos, fomentar la reutilización y optimizar el reciclaje, alineándose con los objetivos europeos de economía circular y la normativa estatal. El documento parte de un diagnóstico que identifica los principales flujos de residuos urbanos, establece objetivos estratégicos y plantea una serie de actuaciones y medidas concretas dirigidas a llevar a cabo una reducción y prevención en materia de residuos urbanos, una reutilización de determinados tipos de materiales y residuos, y a lograr un mayor y más eficiente reciclaje de los residuos urbanos generados en Getafe.

Entre las actuaciones más relevantes se incluye la implantación del quinto contenedor para materia orgánica, el desarrollo de programas de compostaje doméstico y comunitario, y la creación de puntos de reutilización para aparatos eléctricos y electrónicos. Asimismo, se refuerzan las campañas de sensibilización ciudadana y se promueve la formación en separación selectiva, con el objetivo de alcanzar tasas de reciclaje del 55% antes de 2025, un 60% antes de 2030 y un 65% antes de 2035. La estrategia también contempla la descarbonización de la flota de recogida mediante vehículos eléctricos y la digitalización de procesos para mejorar la trazabilidad de los residuos.

5.1.3.6. Pacto de las Alcaldías para el Clima y la Energía

Consiste en una iniciativa europea a la cual se suman voluntariamente gobiernos locales y regionales, adquiriendo mediante su firma, unos compromisos en materia de clima y energía comunes a toda la UE para aplicarlos en su territorio.

Hoy en día es un movimiento en continua evolución ascendente y de expansión mundial, contando ya con más de 11.812 firmantes de más de 60 países, con una visión común para el año 2050.

La perspectiva colectiva de los firmantes del pacto de cara al año 2050 se apoya en tres premisas fundamentales:

- Acelerar la descarbonización de sus territorios.
- Fortalecer su capacidad de adaptación a los efectos inevitables del cambio climático.
- Permitir a sus ciudadanos el acceso a fuentes de energía seguras, sostenibles y asequibles.

Los firmantes adquieren como suyo el compromiso europeo de reducir los gases de efecto invernadero al menos un 40%, aumentar un 27% el uso de energías procedentes de fuentes renovables y mejora en un 27% la eficiencia energética, para el año 2030, y para conseguirlo deben articular un planteamiento común que potencie, por un lado, la mitigación, y, por otro lado, fomente la adaptación al cambio climático.

Las ciudades que han firmado el pacto reflejarán el compromiso adquirido presentando, en el plazo de dos años, a contar desde la fecha de materialización de la firma por el correspondiente órgano de gobierno local, un Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES).

5.1.3.7. Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible del municipio de Getafe (horizonte 2030)

El PACES de Getafe se enmarca en el Pacto de las Alcaldías para el Clima y la Energía, comprometiéndose al municipio a reducir las emisiones de GEI, incrementar la eficiencia y fomentar el uso de energías renovables para 2030. El plan integra medidas de mitigación y adaptación al cambio climático, así como acciones específicas para combatir la pobreza energética, garantizando el acceso a energía segura y asequible.

Para la elaboración de este Plan, el Ayuntamiento de Getafe desarrolló anteriormente:

- Plan de Acción para la Energía Sostenible (2014)
- Un inventario de emisiones de referencia (2023)
- Una evaluación de riesgos y vulnerabilidades derivados del cambio climático (2023).

Este Plan propone una serie de actuaciones para los sectores de los ámbitos de edificios e instalaciones municipales y alumbrado público; el sector residencial, del sector servicios y de producción local de energía; el sector de transporte privado y comercial y transporte municipal y público, y el sector residuos y adaptación, entre las que se encuentran la instalación de energía solar fotovoltaica en dependencias municipales, la implantación en el ayuntamiento de ISO 50001 e ISO

14001, la sustitución progresiva de vehículos municipales por modelos más eficientes o eléctricos, la rehabilitación energética de edificios; campañas de renovación de iluminación interior, aislamientos y cerramientos, aires acondicionados y aerotermia; compra de energía verde; mineólica; nuevos servicios de transporte colectivo; el incremento del carril bici; la creación de refugios para la biodiversidad; la promoción del uso de cubiertas verdes, etc.

Estas medidas se complementan con la creación de una oficina energética municipal y el impulso de comunidades energéticas locales, favoreciendo la participación social en la transición energética.

El horizonte temporal hasta 2030 se acompaña de indicadores de seguimiento y mecanismos de control para evaluar el grado de cumplimiento, asegurando la coherencia con los objetivos europeos y la Agenda 2030.

5.1.3.8. Plan de acción contra el ruido de la ciudad de Getafe

El Plan de Acción contra el Ruido de Getafe se desarrolla en cumplimiento de la Directiva 2002/49/CE y la normativa estatal y autonómica sobre contaminación acústica, con el objetivo de reducir la exposición de la población a niveles sonoros que superan los valores límite de calidad acústica. El plan se basa en el Mapa Estratégico del Ruido elaborado en 2022, que identifica las principales fuentes de ruido (tráfico viario, ferroviario e industrial) y las áreas más afectadas, incluyendo zonas residenciales próximas a grandes ejes viarios (A-42, M-50, M-45) y entornos industriales como el polígono de Los Ángeles.

Entre las medidas previstas destacan la instalación de pantallas acústicas, el uso de pavimentos fonoabsorbentes, la regulación del tráfico pesado en horario nocturno, y la promoción de modos de transporte sostenibles. El plan también contempla la implantación de monitores de información de los niveles sonoros, así como actuaciones específicas en áreas conflictivas como Corrugados Getafe. Además, se incluyen campañas de sensibilización ciudadana y beneficios fiscales para fomentar hábitos que reduzcan la contaminación acústica. Estas acciones se priorizan en función del número de personas expuestas y la gravedad del incumplimiento de los objetivos de calidad acústica.

El horizonte temporal del plan es 2030, con una programación en fases que busca disminuir progresivamente la población afectada por niveles superiores a los límites normativos. Se establecen indicadores de seguimiento como la reducción del área expuesta a ruido viario, ferroviario e industrial, y la mejora del confort acústico en centros sensibles (colegios, hospitales). Con ello, el Ayuntamiento pretende garantizar la salud pública, mejorar la calidad de vida y cumplir los compromisos europeos en materia de sostenibilidad urbana.

5.1.3.9. Borrador del Plan Integral del Agua

Este documento técnico establece las bases para una gestión más eficiente y sostenible del agua en el municipio.

El plan contempla un diagnóstico detallado de la situación hídrica de la ciudad, incluyendo el estado de las infraestructuras de abastecimiento, saneamiento y depuración, así como un análisis de la demanda y el balance hídrico. Además, establece recomendaciones para mejorar la eficiencia del servicio y reducir el impacto ambiental del consumo de agua en la localidad.

Entre las medidas destacadas, el plan prevé la implementación de sistemas de riego inteligentes, la recogida y aprovechamiento de aguas pluviales, el uso de pavimentos drenantes y la promoción de la agricultura sostenible. También se plantea la aprobación de una nueva ordenanza municipal para regular el uso del agua en diferentes sectores y la realización de auditorías en los edificios e instalaciones del Ayuntamiento para optimizar su consumo.

5.2. POTENCIALES AFECCIONES

La propuesta de ordenación urbanística debe considerar un conjunto significativo de instrumentos de planificación sectorial vigentes, los cuales establecen objetivos estratégicos, metas operativas y líneas de actuación que resultan aplicables al ámbito del PGOU de Getafe. En consecuencia, dichos instrumentos deberán ser integrados en el marco de referencia del planeamiento urbanístico municipal.

Sin embargo, el análisis detallado de la coherencia y compatibilidad de estos planes con la ordenación propuesta se abordará en profundidad en el Estudio Ambiental Estratégico, donde se evaluarán sus posibles repercusiones sobre el modelo territorial y la sostenibilidad del desarrollo proyectado.