Anexo 03: Documento de alcance e informes recibidos

PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42

TORREJÓN DE VELASCO- MADRID

ERGON
Logistic park

Documento de alcance del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Alcance Regional "Parque Logístico ERGON A42" (SEA Ref. 26.49/22)

Informes Emitidos en las consultas previas del documento de alcance:

- Área de Calidad Hídrica. D.G. de Economía Circular (27/10/2022)
- GREFA (21/10/2022)
- Ecologistas en Acción (24/10/2022)
- Asociación Ecologista La Avutarda Dientes de Sable (11/10/2022)
- Ecologistas en Acción. Espartal – Valdemoro (20/10/2022)
- Dirección General de Seguridad, Protección Civil y Formación (27/09/2022)
- Área de Vías Pecuarias. D. G. Agricultura, Ganadería y Pesca (24/10/2022)
- Confederación Hidrográfica del Tajo (24/10/2022)
- Área de Planificación y Gestión de Residuos. D. G. Economía Circular (26/09/2022)
- Área de Análisis Técnico y Planificación. D.G. de Biodiversidad y Recursos Naturales (03/10/2022)
- Canal de Isabel II (23/12/2022)
- Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales (12/04/2023).

Informes Emitidos en la evacuación de consultas de la aprobación inicial:

- Ayuntamiento de Torrejón de Velasco (20/06/2024).
- Ayuntamiento de Parla (25/06/2024).
- Ayuntamiento de Pinto (21/06/2024).
- Ayuntamiento de Valdemoro (10/06/2024).
- Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada (20/06/2024).
- Consorcio Regional de Transportes de Madrid (24/06/2024).
- Área de Valoraciones y Patrimonio de la Dirección General de Suelo. Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior (02/07/2024).
- Dirección General de Carreteras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras (04/07/2024).

- Subdirección General de Protección Civil y Formación (23/07/2024).

- Subdirección General de Evaluación Ambiental Estratégica de la Dirección General de Descarbonización y Transición Energética (Evaluación Ambiental Estratégica) (27/06/2024).

- Dirección General de Transición Energética y Economía Circular (Área de Calidad Hídrica (04/07/2024), Área de Infraestructuras (27/06/2024), Área de Planificación y Gestión de Residuos) (01/07/2024).

- Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática (Delegación de Gobierno en la Comunidad de Madrid) (19/06/2024)

- Asociación Ecologista La Avutarda Dientes de Sable (19/06/2024).

ANEXO 03
DOCUMENTO DE ALCANCE
OCTUBRE 2024

Comunidad de Madrid

Dirección General de Descarbonización y Transición Energética
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
VIVIENDA Y AGRICULTURA

SEA Ref. 26.49/22

En relación con el escrito de referencia en el Registro General de esta Consejería Nº 10/535190.9/22, de fecha de entrada en el Área de Evaluación Ambiental 2 de agosto de 2022, por el que la Subdirección General de Urbanismo remite escrito del promotor solicitando la elaboración del documento de alcance del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Alcance Regional "PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42", promovido por Ergon Logistic Parks A42 S.L., en el término municipal de Torrejón de Velasco, a la vista del informe técnico del Área de Evaluación Ambiental, elevado por la Subdirección General de Impacto Ambiental, esta Dirección General indica cuanto sigue:

El proyecto consiste en la creación de un complejo de una superficie de 144 hectáreas situado en la localidad de Torrejón de Velasco consistente en la implantación de un Parque logístico con el fin de dinamizar la actividad logística en la Comunidad de Madrid.

Por tanto, el proyecto de referencia se encuentra incluido en el Grupo 9.b) del Anexo I de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental "que supongan un cambio de uso del suelo en una superficie igual o superior a 100 hectáreas" por lo que precisa de una evaluación de impacto ambiental ordinaria prevista en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de la citada Ley 21/2013.

Conforme a lo que establece el citado artículo 34 de la Ley 21/2013, para la elaboración del documento de alcance del Estudio de Impacto Ambiental, con fecha 20 de septiembre de 2022, esta Dirección General ha consultado a las Administraciones Públicas afectadas y público interesado:

	Informes emitidos
Área de Análisis Técnico y Planificación. D. G de Biodiversidad y Recursos Naturales	03/10/2022
Área de Calidad Atmosférica. D. G. de Descarbonización y Transición Energética	
Área de Calidad Hídrica. D. G de Economía Circular	27/10/2022
Área de Infraestructuras. D. G. de Economía Circular	
Área de Planificación y Gestión de Residuos. D. G. Economía Circular	26/09/2022
Área de Vías Pecuarias. D. G. Agricultura, Ganadería y Pesca.	24/10/2022
Dirección General de Patrimonio Cultural	
Dirección General de Seguridad, Protección Civil y Formación	27/09/2022
Dirección General de Carreteras	
Confederación Hidrográfica del Tajo	24/10/2022
Ecologistas en Acción	24/10/2022
Ayuntamiento de Parla	
Ayuntamiento de Torrejón de Velasco	
Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada	

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

Canal de Isabel II	
SEO/Birdlife	

Además de los organismos consultados, con fecha 11 de octubre de 2022 y nº de referencia 10/749505.9/22 se ha recibido informe de la Asociación Ecologista La Avutarda Dientes de Sable y con fecha 21 de octubre de 2022 y 10/795288.9/22 se ha recibido informe de GREFA (Grupo de Rehabilitación de la Fauna Autóctona y su Hábitat).

A la vista del informe del Área de Análisis Técnico y Planificación, con fecha 4 de noviembre de 2022, se ha solicitado informe de viabilidad urbanística a la Dirección General de Urbanismo.

Teniendo en cuenta las características del medio, el Estudio de Impacto Ambiental (en adelante EsIA) contendrá, al menos, la información que se requiere en el artículo 35.1 de la Ley 21/2013, en los términos desarrollados en su anexo VI, y deberá contemplar, entre otros, los siguientes aspectos:

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO Y SUS ACCIONES.

El proyecto ERGON Logistic Park se sitúa en el límite de la Comunidad de Madrid con Castilla La Mancha, en la zona norte del término municipal de Torrejón de Velasco, ubicándose en el Sector de Suelo Urbanizable no Programado SUNP-1 de dicho término municipal. La superficie mínima para la implantación del parque es de 125 ha (se estima en 153 ha) y debe contar con los requisitos necesarios de funcionalidad, capacidad eléctrica, uniformidad de terreno, conexión a la red de carreteras, proximidad a la de red de datos, ausencia de limitaciones de índole medioambiental, etc.

Las instalaciones están concebidas con un formato de naves big box, de alta eficiencia energética certificadas con sello BREEAM - nivel Excelente, sobre parcelas de gran tamaño.

Según la documentación, la ordenación se ajusta a las necesidades propias del uso logístico con grandes manzanas y un anillo viario distribuido en sus vértices mediante glorietas, sobre el que bascula el proyecto, completado con viario secundario.

Se han generado 8 macro manzanas para usos logísticos que a su vez son divisibles en parcelas (de unos 30.000 m²). Así, se han considerado 16 manzanas que permitan la implantación de distintas instalaciones que incluyen: Industria Logística (Manzanas 6, 7, 8,9,10,12,13,15), Industria Tradicional (Manzanas 3 y 4), Estación de servicio- Hidrolinera (M-1), Estación de Servicio-Terciario (M-2), Oficinas y Formación (M-5), Centro de Datos (M-16), Subestación (M-14) y Dotacional Privado (M-11).

A este respecto, el informe de Ecologistas en Acción de Madrid indica que el documento de inicio no describe la actividad que se pretende implantar mediante el Proyecto de Alcance Regional, más allá de indicar que se trata de un centro logístico. El EsIA debe describir detalladamente la actividad, el tipo de mercancía que se pretende almacenar, el volumen de mercancías que se moverán a lo largo de un año, la flota de vehículos que transitarán, tipo de vehículos, emisiones, etc.

Así, en el EsIA se detallarán todos los elementos o partes de que consta el proyecto. Dichos elementos se describirán con suficiente nivel de detalle, y siempre desde el punto de vista de sus efectos medioambientales, de modo que la actuación que se propone quede expuesta en todos sus componentes de forma completa e inequívoca. El contenido de este

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

apartado deberá contemplar, al menos, los siguientes aspectos del proyecto y sus acciones en las fases de ejecución, explotación y desmantelamiento.

Se deberán describir las características físicas del proyecto en sus tres fases: construcción, funcionamiento y cese para cada uno de los elementos/instalaciones previstas; Con carácter general se deberá incluir:

- Objeto y justificación del proyecto.
- Localización.
- Movimiento de tierras en la construcción de las distintas instalaciones, infraestructuras, etc: justificación de los volúmenes a remover; plazo requerido para la ejecución de las obras; gestión prevista de los residuos inertes y escombros generados en esta fase del proyecto.
- Tratamiento y eliminación de residuos producidos durante las obras de construcción, indicando el volumen y la composición.
- Residuos generados en las instalaciones: cuantificación, tipología y características de los residuos y sistema de gestión a aplicar para cada uno de ellos. A este respecto, la Asociación el Espartal- Ecologistas en Acción de Valdemoro considera que será necesaria una evaluación rigurosa de la generación de residuos estimada, tanto en la fase de ejecución del proyecto como en la de explotación.
- Características de los cerramientos previstos.
- Accesos a la zona de implantación del proyecto y características del aparcamiento/s proyectados, en su caso.
- Definición y localización del parque de maquinaria y de las zonas de acopio de materiales.
- Estimación de las emisiones a la atmósfera y cálculo de la huella de carbono tanto de la fase de obras como de la fase de funcionamiento.
- Posibles fuentes generadoras de ruidos y estimación de los niveles generados, en su caso, estudio acústico.
- Cronograma de las obras.
- Cartografía adecuada, preferentemente sobre imagen aérea, de todos los elementos de la obra, aportando coordenadas geográficas UTM. Sería deseable la presentación de archivo .shp para la rápida ubicación del proyecto en bases geográficas temáticas, tanto de la solución elegida como de las alternativas consideradas.
- En su caso, trazado en planta y perfil longitudinal, a escala apropiada de los distintos elementos contemplados en el proyecto.

Naves y edificaciones

Respecto a las edificaciones e instalaciones previstas (naves, centro de datos, etc.): se deberán incluir características constructivas de éstas; dimensiones; capacidad mínima, media y máxima de las instalaciones que se proyecten; descripción de los materiales, formas, volúmenes y colores de las construcciones desde una perspectiva de integración de las mismas en el medio receptor.

Así como las superficies a ocupar y actividades a desarrollar en cada una de éstas. Intensidad de uso de cada una de las actividades descritas. Tratamientos superficiales.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

Vías de acceso y conexiones a la Red de Carreteras

Se deberán definir las vías de acceso y conexiones a la Red de Carreteras, señalando las características de las distintas vías (acceso principal y reparto), necesidades de accesos, zonas de protección, intersecciones, etc. Definición de la anchura del pasillo necesario, donde se incluyan los datos correspondientes a servidumbres, zonas de protección, arcenes, calzadas, cunetas, vías de servicio, rotondas, necesidad de vallado perimetral, etc.

Se incluirá trazado en planta y perfil longitudinal, a la escala proyectada de las infraestructuras de nueva construcción.

En su caso, se incluirán las características y localización de las obras de fábrica y estructuras del proyecto: drenajes, pasos superiores e inferiores, etc.

Respecto a las conexiones con la Red de Carreteras existente, se proyectan llevar a cabo los siguientes nudos:

- Nudo noroeste que permitirá la conexión del sector con la Autovía A-42 en el enlace del P.K. 24+000 y con la carretera autonómica M-410 en el P.K. 9+000.
- Nudo este que permitirá la conexión del sector con la Autovía de peaje R-4 en el P.K. 8+000 de la misma.
- Nudo sur que permitirá la conexión del sector con la carretera M-404 en el P.K. 27+700 que a su vez conecta con la autovía A-42 en el enlace del P.K. 27+000 y con la autovía R-4 en el enlace del P.K. 12+000.

En relación con el nudo noroeste, el Área de Vías Pecuarias, indica que tiene afección sobre la vía pecuaria “Colada de los Pajeros o Gallineros” en el término municipal de Parla (al sur del Hospital), con una anchura legal de 25,08 metros, habiéndose observado en los planos que la construcción de dos rotondas ocupa la citada vía pecuaria, además de romper la continuidad de la misma.

Por ello dicha Área, concluye que “*de acuerdo con lo anteriormente expuesto se informa desfavorablemente en materia de dominio público pecuario, por no respetarse el trazado legal de la Vía Pecuaria afectada y no garantizar la continuidad de la misma*”.

Parque Lineal con el arroyo del Camino

Se prevé la creación de un parque lineal con el arroyo del Camino de Madrid como eje vertebrador. En su informe, la Confederación Hidrográfica del Tajo señala que las actuaciones plantadas para el desarrollo del Parque Logístico ERGON A42 afectan al dominio público hidráulico, zona de servidumbre y zona de policía del arroyo Camino de Madrid. Además, indica que en el documento inicial no se han desarrollado con detalle las opciones expuestas (el entubamiento soterrado o el mantenimiento del lecho natural mediante una canalización del mismo)

Dicho organismo indica que el criterio general es el de mantener los cauces de la manera más natural posible, manteniéndolos a cielo abierto en cualquier caso y evitando cualquier tipo de canalización o regularización del trazado que intente convertir el río en un canal, y afectando lo menos posible a sus características físicas de modo que no se produzca una disminución de la capacidad hidráulica del mismo.

Además, señala que en general, la documentación aportada no especifica de manera pormenorizada el tratamiento al cauce de dominio público hidráulico.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

Por su parte, Ecologistas en Acción Madrid señala que el documento de inicio propone la renaturalización del arroyo del Camino de Madrid. Indica que actualmente el arroyo no tiene problemática que se conozca y la actuación planteada supondría una desnaturalización y artificialización del cauce y sus riberas. El EsIA debería considerar el arroyo como un espacio natural no transformable.

Así, a la vista del contenido de dichos informes el EsIA deberá tener en cuenta estas consideraciones y establecer alternativas para la conservación del arroyo, así como del ecosistema asociado al mismo.

Abastecimiento de agua potable

Se deberá cuantificación de la demanda; origen y forma del suministro. Estudio de la estacionalidad y distribución temporal de esta demanda y justificación de la disponibilidad del recurso para satisfacer las necesidades estimadas, especificando los distintos usos. En caso de conexión con la red del Canal de Isabel II: longitud de la red y planos de trazado.

Respecto a las conducciones se describirán al menos, su longitud, diámetro, pendientes, profundidad a la que irá enterrada, o en su defecto, forma en que se dispondrá sobre el terreno, anchura prevista para las zanjas y anchura de la servidumbre creada. A este respecto, se justificará, razonadamente, a la anchura prevista de la banda de afectación.

Red de Saneamiento

Según la documentación aportada, las aguas residuales se conducen por la red de aguas negras proyectada hasta la EDAR de Torrejón de Velasco. Está prevista su ampliación para absorber el crecimiento del municipio, tanto para las futuras áreas residenciales como industriales. Si por circunstancias ajenas a Ergon, la EDAR pudiese no estar disponible para el momento de la puesta en funcionamiento del parque se estudiaría una depuración autónoma “in-park” provisional hasta la conexión a la EDAR de Guatén.

La Confederación Hidrográfica del Tajo indica que, en relación a los vertidos, consultado el censo de vertidos publicado por este Organismo y actualizado a 30 de junio de 2022, consta el Canal de Isabel II como titular de una autorización de vertido con destino al río Guatén, procedente de la EDAR Guatén Torrejón de Velasco, y con un volumen anual de vertido de 3.321.663 m^3.

Por su parte, el Área de Calidad Hídrica considera imprescindible concretar y definir las soluciones técnicas a adoptar para asegurar el tratamiento efectivo de las aguas residuales. Si se plantea una solución individual de depuración con carácter temporal y hasta la conexión a los sistemas generales de la Comunidad de Madrid mediante la conexión con la EDAR de Guatén, considera necesario que en el EsIA se detalle y analice la referida solución, así como la viabilidad técnica y económica de su construcción y explotación adecuada con el citado carácter provisional. Al menos, deberían especificarse las características constructivas y de diseño de la planta, así como su plan de explotación, seguimiento y control tanto para las aguas residuales como para los lodos de depuración generados en la fase de funcionamiento, y el periodo de funcionamiento estimado, para analizar la viabilidad de la citada instalación provisional de depuración y sus posibles efectos ambientales. Asimismo, deberían recogerse las actuaciones necesarias para la posterior conexión del Parque con los sistemas generales de depuración de la Comunidad de Madrid.

En relación con lo anterior, considera que con el fin de garantizar el adecuado tratamiento de las aguas residuales del Parque Logístico debería priorizarse su conexión a los sistemas de saneamiento y depuración de la Comunidad de Madrid, gestionados por el Canal de

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

Isabel II, frente a soluciones temporales de depuración autónoma “in-park”. En todo caso, debe existir pronunciamiento del citado Ente gestor de la red de saneamiento y depuración la Comunidad de Madrid, respecto a la conexión planteada, y deberán tenerse en cuenta sus consideraciones.

En caso de que se opte por una depuración autónoma, se deberán incluir las características del sistema de depuración previsto, nivel de depuración a alcanzar, características y destino del efluente depurado. Planos de planta y sección y situación en parcela. Longitudes de las redes de conexión con la depuradora y plano de trazado.

En cualquier caso, se deberán definir los distintos elementos de la red de saneamiento prevista.

Respecto a las aguas de lluvia, el documento indica que serán conducidas hacia el punto bajo del ámbito de actuación, también en la parcela de infraestructuras, trasladándolas a una balsa de laminación y un tanque de tormentas previos a su vertido al Arroyo del Camino de Madrid. Se estudiará la instalación de una tubería de retorno del agua depurada para atender necesidades de riego, así como otros usos que así lo permitan.

A este respecto, la Confederación Hidrográfica del Tajo destaca que, en la documentación aportada, no se incluye cartografía donde se representen las infraestructuras mencionadas ni las coordenadas aproximadas a fin de realizar los análisis y comprobaciones necesarios para valorar dichas infraestructuras.

Por su parte, el Área de Calidad Hídrica considera que la balsa debe disponer de una arqueta para el control de los vertidos mediante la realización de análisis periódicos de las características y parámetros de la calidad del agua aportada al sistema de evacuación, a fin de comprobar que cumple los requisitos establecidos por la normativa relativa a la calidad de las aguas. Si las aguas que salen de la balsa sobrepasan los valores límite establecidos por la legislación vigente serán necesarios tratamientos adicionales (coagulación, floculación, etc.). En todo caso se estará a lo que determine la Confederación Hidrográfica del Tajo como órgano competente para la Autorización del Vertido.

La balsa, como toda la infraestructura de drenaje para la recogida de pluviales, deberá disponer de un plan de conservación y mantenimiento, a lo largo de su vida útil, en el que se detallen los medios, las labores a ejecutar y su periodicidad, con el fin de garantizar su efectividad y correcto funcionamiento.

Abastecimiento de energía

Respecto al abastecimiento de energía, el documento de inicio indica que se podrá obtener de distintas formas. Así, se plantea el uso de placas fotovoltaicas, hidrolinera, estación de servicio, etc. Además, se prevé la ejecución de líneas de media tensión, una subestación y centros de seccionamiento.

En cualquier caso, se deberá determinar la forma de abastecimiento de energía y descripción de la misma (metros cuadrados de paneles solares, capacidades y características de depósitos de combustible, características y longitud de la línea de suministro de electricidad, centro de transformación, etc…)

Contará también con una hidrolinera y redes de distribución de hidrógeno verde, que pueden incluir estaciones de repostaje de vehículos.

Respecto a las estaciones de servicio se deberá definir la zona de carga y descarga de los camiones-cisterna, Red de tuberías y sistemas de protección, instalaciones de suministro

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

(surtidores, marquesinas, etc…), sistemas de recuperación de vapores (fase I, fase II, y otros sistemas de recuperación de vapores) para la reducción de la emisión de COV´s.

Por su parte, respecto a la hidrolinera, igualmente se deberán describir los elementos que la componen, sistemas de almacenamiento, dispensador, equipos de producción de hidrógeno, etc., así como la procedencia de la energía necesaria para su funcionamiento.

En relación con las líneas eléctricas se deberá señalar sus características constructivas, así como si discurren en aéreo y/o subterráneo. Además, se incluirán las dimensiones y características de la subestación y centros de seccionamiento.

Descripción de la ubicación del proyecto, en particular por lo que respecta al carácter sensible medioambientalmente de las áreas geográficas que puedan verse afectadas.

- Localización detallada de la parcela y accesos. Coordenadas UTM.
- Uso actual del suelo. Existencia de espacios protegidos y distancia a los más cercanos.
- Determinación de la existencia o no de usos (residencial, comercial, educativos, sanitarios…) o actividades en el entorno inmediato que puedan verse afectados por el proyecto. Determinación de distancia a zonas urbanas residenciales y viviendas más próximas.
- Se aportará cartografía a escala adecuada donde quede claramente identificada la zona de actuación y se representarán las edificaciones, instalaciones e infraestructuras previstas sobre base cartográfica de escala apropiada y, en cualquier caso, de mayor detalle que la utilizada para la localización general.
- Fotografía aérea: se efectuará una superposición de todos los elementos de la actuación y superficies a ocupar sobre fotografía aérea, utilizándose para ello el vuelo más reciente disponible de escala adecuada a los fines perseguidos.

2. EXAMEN DE ALTERNATIVAS TÉCNICAMENTE VIABLES Y JUSTIFICACIÓN DE LA SOLUCIÓN ADOPTADA

Tal y como se establece en la Ley 21/2013, las alternativas contempladas, incluida la cero o de no ejecución del proyecto, deberán ser estudiadas mediante un análisis global multicriterio, considerando aspectos económicos, sociales y ambientales. Además, la alternativa cero debe ser contemplada como la situación en la que evolucionaría el medio sin el proyecto y será desarrollada con la misma condición que el resto de alternativas.

La elección de la mejor alternativa deberá tener en cuenta no solo aspectos económicos sino también los de carácter social y ambiental.

Dentro de los elementos básicos que componen el proyecto se analizarán diferentes alternativas, tanto de ubicación de la zona como de localización de edificaciones e instalaciones, dentro de los propios terrenos, que supongan menor afección.

Las alternativas planteadas se describirán con el mismo nivel de detalle, incluso gráfico, que permita establecer las diferencias ambientales relevantes entre ellas. Entre los criterios a considerar en la valoración de distintas alternativas se incluirán aquellos que minimicen el consumo de recursos naturales (agua, suelo, vegetación, paisaje), maximicen los sistemas de prevención de la contaminación y que, en general, reduzcan las alteraciones ambientales, tanto en la fase de ejecución como en la explotación y desmantelamiento del proyecto.

Para la justificación de la solución adoptada se deberá describir y detallar la metodología

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

adoptada, indicando los criterios de comparación que hayan sido utilizados para la selección de tal solución, la compatibilidad de cada alternativa con la normativa de protección aplicable al territorio atravesado y con el planeamiento urbanístico vigente en cada uno de los municipios afectados.

3. DESCRIPCIÓN DE LOS ASPECTOS MEDIOAMBIENTALES QUE PUEDAN VERSE AFECTADOS DE MANERA SIGNIFICATIVA POR EL PROYECTO.

En primer lugar, se definirá y justificará el ámbito de estudio, basándose en la posible área de influencia del proyecto, debido a la interacción de las distintas acciones de éste con el medio receptor.

Se elaborará un inventario general de todos los componentes físicos, biológicos, paisajísticos y socioeconómicos del medio en el que se desarrollará el proyecto, con datos completos, actualizados, fiables y aplicables dentro de la metodología general del trabajo. Se analizarán e identificarán las relaciones existentes entre ellos y se llevará a cabo una valoración de los mismos, estableciendo unas conclusiones con respecto a la situación preoperacional del ámbito de estudio previamente definido. Especialmente deberán considerarse los siguientes aspectos:

Sobre la calidad del aire

Entre los aspectos ambientales más relevantes del proyecto se encuentran las emisiones de contaminantes a la atmósfera, especialmente de partículas en suspensión, y las emisiones de ruido.

Sobre el cambio climático

Se deberá incluir un estudio de la contribución del proyecto al cambio climático asociada a la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI) en sus fases de construcción y funcionamiento, directas, derivadas del empleo de maquinaria, consumo de energía y combustibles o materiales, e indirectas, por deforestación o eliminación de vegetación. Cuantificación, mediante el cálculo de su huella de carbono específicamente.

De acuerdo con el escrito de la Asociación Espartal- Ecologistas en Acción de Valdemoro, se elaborará una evaluación cuantitativa del impacto del nuevo nodo logístico respecto a la generación de emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero por parte del transporte de mercancías asociado.

Sobre las aguas superficiales y subterráneas

Se deberá aportar información sobre el contexto hidrogeológico regional y local del ámbito de la actuación. Al respecto, se deberá describir el estado de la masa de aguas subterráneas en la que se encuentra la actuación, debiéndose analizar la posible influencia del proyecto sobre el alcance el buen estado o potencial de la masa de agua afectada.

Se incluirá un inventario de los recursos hídricos, superficiales y subterráneos, existentes en la zona ocupada por el proyecto y en el ámbito de influencia del mismo. Se atenderá a las características de los recursos inventariados: localización y fluctuaciones de las aguas subterráneas, vulnerabilidad de éstas a la contaminación, relación hidráulica con las aguas superficiales, etc.

De acuerdo con el informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo, las actuaciones planteadas para el desarrollo del Parque Logístico ERGON A42 afectan al dominio público hidráulico, zona de servidumbre y zona de policía del arroyo Camino de Madrid.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 1276520034550106027602

A este respecto a la Asociación Espartal Ecologistas en Acción de Valdemoro indica que el EsIA habrá de recoger una evaluación específica de la incidencia del proyecto sobre la vegetación y flora vinculadas al Arroyo del Camino de Madrid y otros cauces tributarios próximos del arroyo Guatén.

En cuanto a las aguas subterráneas, la explotación se asienta sobre la masa de agua subterránea Madrid: Guadarrama-Manzanares 030-011

Además, de acuerdo con el informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo, en el EsIA, se deberá tener en cuenta que en el ámbito de actuación se encuentra incluido dentro del Área de Captación de la Zona Sensible denominada Embalse de Castrejón, identificada con el código ESCM572. El embalse fue declarado Zona Sensible mediante Resolución de 6 de febrero de 2019, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se declaran zonas sensibles en las cuencas intercomunitarias, publicada en el BOE el miércoles 20 de febrero de 2019 con número 44.

Vegetación y usos del suelo

Se considera necesario que en el EsIA se describa en detalle la vegetación existente. Así se deberá incluir un inventario y valoración ambiental de la vegetación natural, actual y potencial de la zona de actuación y de su ámbito de influencia, aportando información desagregada referente a la vegetación arbórea, arbustiva y herbácea. Se incluirá un inventario del arbolado afectado por las actuaciones, señalando número de ejemplares de cada especie su tamaño y su estado sanitario.

Asimismo, se describirán los aprovechamientos y usos del territorio directamente a ocupar por la actuación, así como los de su área de influencia.

Fauna

Se aportará información sobre la fauna existente en el ámbito de la actuación y, de manera particular, sobre las especies amenazadas potencialmente existentes, debiéndose describir el estado de conservación de sus poblaciones y los efectos que la explotación tendrá sobre su comportamiento y pérdida de hábitat. En particular, se deberá evaluar el efecto sobre las poblaciones de aves esteparias que tendrá la pérdida de parte de su hábitat.

Para la elaboración del EsIA del proyecto, las asociaciones ecologistas GREFA, Asociación Ecologista La Avutarda Dientes de Sable y Asociación Espartal Ecologistas en Acción de Valdemoro consideran que se habrá de evaluar de forma rigurosa su incidencia sobre las poblaciones de aves esteparias presentes en el área afectada, cuya situación en la actualidad es de amenaza crítica de desaparición. Además, se deberán contemplar las medidas correctoras y compensatorias oportunas para mitigar y compensar el territorio y garantizar la conservación de las poblaciones.

En particular deberá contemplar la presencia demostrada en la zona de especies esteparias catalogadas y protegidas como son:

- La colonia reproductora de **Cernícalo primilla** (*Falco naumanii*) existente en Torrejón de Velasco
- Las poblaciones invernantes y reproductoras de **Sisón común** (*Tetrax tetrax*) en Torrejón de Velasco, Parla, Griñón y Valdemoro
- Las poblaciones reproductoras y sedentarias de **Avutarda común** (*Otis tarda*) en Torrejón de Velasco (lek Este y Oeste), Pinto, Valdemoro, Illescas y Esquivias.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

- Las poblaciones reproductoras de **Aguilucho cenizo** (*Circus pygargus*) y **Aguilucho pálido** (Circus cycaneus) en Torrejón de Velasco y Pinto.

El EsIA debe tener en cuenta que afecta al corredor ecológico denominado Corredor de la Sagra. La Asociación Ecologista La Avutarda Dientes de Sable indica que este corredor une las principales áreas esteparias del Sur de Madrid y en el término municipal de Torrejón de Velasco, ocupa más de 2000 hectáreas, incluyendo terrenos afectados por el proyecto mencionado. Se tendrán que analizar los efectos negativos del proyecto en la Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad de Madrid y compensar de manera adecuada.

Las Asociación Ecologista La Avutarda Dientes de Sable señala que los terrenos afectados por el proyecto logístico suponen una zona de conexión entre las poblaciones reproductoras de avutarda común de la IBA 393 Torrejón de Velasco-Secanos de Valdemoro y la población reproductora de Pinto, en el Parque Regional del Sureste y que estos núcleos reproductores forman parte de la Metapoblación de avutarda común de la comarca de La Sagra, por lo que la afección a un núcleo concreto, afecta a la población de manera global, debido a sus movimientos dispersivos y el contacto genético entre todas las poblaciones.

Así considera que el promotor, deberá analizar los corredores utilizados por las avutardas en ésta zona y dejar libre un pasillo de al menos 1000 metros, donde se puedan desplazar en sus movimientos dispersivos, aplicando en esos terrenos medidas agroambientales que les sean favorables (rotación de cultivos, linderos, leguminosas, barbechos, etc....).

A este respecto GREFA, también considera que se deberá garantizar los corredores biológicos de las poblaciones existentes y la interconectividad de sus poblaciones próximas

Sobre los suelos

Caracterización ambiental de los suelos a ocupar por la actuación, así como de los del ámbito de influencia de ésta: textura, estructura, contenido en materia orgánica, productividad potencial, permeabilidad, erosionabilidad, etc.

Sobre los suelos contaminados

El Área de Planificación y Gestión de Residuos, indica que el documento inicial realiza una descripción de la futura actividad y del entorno en el que se ubicará. Más concretamente, en el apartado 17 del capítulo 4 se afirma que la mayor parte de los suelos sobre los que se desarrollará el proyecto no han albergado actividades potencialmente contaminantes; no obstante, se identifican una serie de parcelas ocupadas por lo que se denomina “usos urbanos discontinuos”, en las que no ha podido confirmarse de forma precisa qué tipo de actividades han soportado.

A la vista de todo lo anteriormente expuesto, el EsIA deberá determinar si en las citadas parcelas se ha desarrollado alguna actividad potencialmente contaminante del suelo en el pasado o en el momento actual. En el supuesto de que se constatara tal circunstancia, resultaría preceptiva la elaboración, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3.5 del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, de un Informe de Situación del Suelo. Dicha obligación recaería en el/los propietario/s de las antedichas parcelas, debiendo presentarse el Informe junto con la solicitud de licencia que habilite el desarrollo de los futuros usos que pretenden implantarse.

Sobre el patrimonio cultural

Se deberá incluir un inventario y localización de los elementos de interés histórico-cultural

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

del área afectada por el proyecto.

Sobre las Vías Pecuarias

Relación y localización de las vías pecuarias existentes en el área de actuación que puedan verse afectadas por la ejecución o explotación de aquélla.

En su informe, el Área de Vías Pecuarias indica que El PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42 se sitúa al norte del término municipal de Torrejón de Velasco no teniendo ninguna afección sobre el dominio público pecuario. Si bien el nudo Noroeste afecta a la “Colada de los Pajeros o Gallineros”

Sobre los Espacios naturales

Se aportará información de la localización de la actuación en relación con los espacios naturales de la Comunidad de Madrid, catalogados o con protección normativa.

Sobre el Paisaje

Determinación de la cuenca visual de la zona de actuación, considerando la visibilidad de las instalaciones propuestas desde distintos puntos significativos y desde diferentes distancias. Asimismo, se analizarán y describirán las unidades de paisaje existentes en la zona de actuación, a fin de que estos datos sirvan para conseguir la máxima integración de la actuación en el paisaje.

Sobre los Aspectos socioeconómicos e infraestructuras

Análisis territorial de la demanda y oferta de la actividad que se propone, estudiando la incidencia socioeconómica del proyecto en los niveles comarcal y regional.

Inventario y localización de las infraestructuras que puedan verse afectadas por motivo de la realización del proyecto.

Inventario de los espacios del entorno, y en particular, de los asentamientos. Previsión de las medidas preventivas y correctoras precisas para garantizar unos niveles acústicos aceptables en este sentido.

Planeamiento urbanístico

Como complemento del inventario ambiental, se aportará documentación relativa a la calificación urbanística del suelo donde se pretende llevar a cabo la actuación, así como a las normas generales y particulares que rigen su uso con arreglo al planeamiento vigente en el término municipal afectado, que pudieran ser de aplicación a la presente actuación.

Cartografía

Se cartografiarán a escala apropiada, al menos 1:5.000 o 1:10.000, los elementos del medio inventariados, superponiendo, en dicha cartografía temática, la información relativa a la superficie de actuación y a las instalaciones que queden comprendidas en ésta

4. ANÁLISIS DE POTENCIALES IMPACTOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE.

Se efectuará una descripción y evaluación de todos los posibles efectos significativos del proyecto en el medio ambiente.

Se describirán y analizarán y si procede, cuantificarán los posibles efectos significativos directos o indirectos, secundarios, acumulativos y sinérgicos del proyecto sobre los siguientes factores: la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, el medio marino, el clima, el cambio

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

climático, el paisaje, los bienes materiales, el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las fases de ejecución, explotación y en su caso durante la demolición o abandono del proyecto. En su caso, se valorará la compatibilidad de la actividad con los usos o actividades existentes en el entorno inmediato.

En la evaluación de los impactos se emplearán, cuando sea posible, normas o estudios técnicos de general aceptación, que establezcan valores límite o guía, explicándose la metodología utilizada y el fundamento técnico y científico de la evaluación realizada.

Se jerarquizarán los impactos detectados y valorados con objeto de estimar su importancia relativa. Asimismo, se efectuará una evaluación global a fin de conocer de manera integrada la incidencia ambiental de la actuación.

Se distinguirán los efectos positivos de los negativos; los temporales de los permanentes; los simples de los acumulativos y sinérgicos; los directos de los indirectos: los reversibles de los irreversibles; los recuperables de los irrecuperables; los periódicos de los de aparición irregular; los continuos de los discontinuos.

Se indicarán los impactos ambientales compatibles, moderados, severos y críticos que se prevean como consecuencia de la ejecución del proyecto.

Asimismo, cuando el proyecto pueda causar a largo plazo una modificación hidromorfológica en una masa de agua superficial o una alteración del nivel en una masa de agua subterránea que puedan impedir que alcance el buen estado o potencial, o que puedan suponer un deterioro de su estado o potencial, se incluirá un apartado específico para la evaluación de sus repercusiones a largo plazo sobre los elementos de calidad que definen el estado o potencial de las masas de agua afectadas.

5. IDENTIFICACIÓN, DESCRIPCIÓN, ANÁLISIS Y CUANTIFICACIÓN DE LOS EFECTOS DERIVADOS DE LA VULNERABILIDAD DEL PROYECTO ANTE RIESGOS DE ACCIDENTES GRAVES O DE CATÁSTROFES.

Se incluirá un apartado específico que incluya la identificación, descripción, análisis y si procede, cuantificación de los efectos esperados sobre los factores enumerados anteriormente, derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes, sobre el riesgo de que se produzcan dichos accidentes o catástrofes, y sobre los probables efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, en caso de ocurrencia de los mismos, o bien informe justificativo sobre la no aplicación de este apartado al proyecto.

Para ello, podrá emplearse como documento de apoyo 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. Los datos de dicho Catálogo se pueden consultar en el visor cartográfico de protección civil, en la página web de la Comunidad de Madrid (https://www.comunidad.madrid/servicios/mapas), que recoge las diferentes capas georreferenciadas con información relativa a los riesgos considerados y periódicamente actualizado. No obstante, no será suficiente incluir únicamente los mapas de riesgos del catálogo, debiéndose justificar de forma adecuada que no aplica este apartado o en caso de que sea de aplicación efectuar la identificación indicada.

En relación con la vulnerabilidad del proyecto, la Subdirección General de Protección Civil dentro del ámbito de sus competencias, informa que en el documento inicial se incluye un

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

capítulo sobre la vulnerabilidad del proyecto ante accidentes graves o catástrofes donde se realiza el análisis y evaluación de los riesgos de protección civil, por lo que realiza observaciones o sugerencias al respecto.

Efectos acumulativos y sinérgicos

Se incorporará información sobre proyectos existentes en el entorno, así como aquellos que estén pendientes de autorización, de manera que se identificarán y evaluarán los efectos acumulativos y sinérgicos sobre los aspectos que se han detallado en el presente informe.

Así, la Asociación Ecologista La Avutarda Dientes de Sable, considera que el promotor debe realizar una adecuada evaluación del efecto acumulado de todos los proyectos existentes en el entorno del Proyecto (AVE Madrid-Sevilla la Radial 4 o numerosos tendidos de alta tensión, proyectos fotovoltaicos de grandes dimensiones) y su incidencia territorial, ambiental, social, etc

Por otra parte, consultados los archivos del Área de Evaluación Ambiental, en el ámbito del proyecto se encuentra la línea de evacuación de las Plantas Solares fotovoltaicas "El Árbol" y "La Espiga" de 50 MWp / 42,6 MWn, cada una. El Ministerio de Política Territorial está sometiendo a información pública la solicitud de Autorización Administrativa Previa y Declaración de Impacto Ambiental de dicho Proyecto (BOE 20 de septiembre de 2022). Según la información aportada, las líneas de evacuación serán subterráneas.

6. ESTABLECIMIENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS, CORRECTORAS O COMPENSATORIAS PARA LA ADECUADA PROTECCIÓN DEL MEDIO AMBIENTE

Se indicarán las medidas previstas para prevenir, reducir, eliminar o compensar los efectos ambientales significativos de las distintas alternativas del proyecto.

Con este fin se describirán las medidas adecuadas para prevenir, atenuar o suprimir los efectos ambientales negativos de la actividad, tanto en lo referente a su diseño y ubicación, como en cuanto a los procedimientos anticontaminación, depuración y dispositivos genéricos de protección del medio ambiente. En defecto de las anteriores medidas, aquellas otras dirigidas a compensar dichos efectos, a ser posible con acciones de restauración, o de la misma naturaleza y efecto contrario al de la acción emprendida.

Para cada alteración provocada por efecto del desarrollo de la actuación, tanto en la fase de ejecución como en la de funcionamiento, se describirá el conjunto de medidas y condiciones encaminadas a compatibilizar la realización del proyecto con la conservación de los valores ambientales del espacio receptor y de su zona de influencia, así como la justificación de la conveniencia y oportunidad de las mismas en orden a la consecución de los objetivos de protección ambiental perseguidos.

Se contemplarán medidas de carácter preventivo, corrector o compensatorio, exponiéndose para cada impacto y según las distintas fases del proyecto, desarrollándose con el nivel de detalle suficiente. Asimismo, para cada medida, se concretará el grado de eficacia esperado mediante su adopción.

Se incluirán las medidas de ahorro y eficiencia energética que resulten viables. Asimismo, se incluirán medidas de compensación de la huella de carbono producida tanto en fase de construcción como de funcionamiento.

El presupuesto del proyecto incluirá estas medidas con el mismo nivel de detalle que el resto del proyecto, en un apartado específico, que se incorporará al EsIA.

Se describirán los impactos residuales previsibles tras la aplicación de las medidas

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

preventivas y correctoras.

Se describirá el conjunto de medidas de protección del medio que disminuyan al máximo o supriman los impactos negativos que el proyecto pudiera provocar.

La descripción de cada una de ellas se completará indicando el impacto que minimiza, el grado de eficacia, la fase de aplicación y el coste económico previsto.

Se justificará razonadamente el cumplimiento de la normativa que fuera de aplicación en cada caso (residuos, agua, saneamiento, contaminación atmosférica, etc.).

Respecto a la protección del medio hídrico, se considerarán las siguientes indicaciones realizadas por la Confederación Hidrográfica del Tajo y el Área de Calidad Hídrica.

Además, se aplicarán las medidas propuestas por el Área de Calidad Hídrica:

- Para el diseño de los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenibles se recomienda utilizar como referencia las directrices para la implantación de Técnicas de Drenaje Urbano Sostenible (TDUS) de las Normas para Redes de Saneamiento (Versión 3. 2020) del Canal de Isabel II, así como la Guía Básica de Diseño de Sistemas de Gestión Sostenible de Aguas Pluviales en Zonas Verdes y otros espacios Libres (Ed. 2018), del Ayuntamiento de Madrid.
- Se deberá realizar el control periódico de la calidad de las aguas de los puntos de vertido asociados a la ejecución del proyecto.
- En todo caso, deberán tenerse en cuenta los efectos de las aguas pluviales sobre la hidromorfología fluvial, adoptando las medidas preventivas y correctoras necesarias.

7. PROGRAMA DE VIGILANCIA Y SEGUIMIENTO AMBIENTAL

Se establecerá un sistema de vigilancia y seguimiento ambiental, tanto para la fase de obras como para la de funcionamiento del proyecto, que contenga las acciones y controles a realizar, con la periodicidad apropiada, expuestos de la forma más concreta posible, de manera que se garantice el cumplimiento de las medidas preventivas y correctoras contenidas en el Estudio. Por tanto, este Programa deberá establecer un conjunto de medidas encaminadas a alcanzar los siguientes objetivos:

a) Vigilancia ambiental durante la fase de obras:
   - Detectar y corregir desviaciones, con relevancia ambiental, respecto a lo proyectado en el proyecto de construcción.
   - Supervisar la correcta ejecución de las medidas ambientales.
   - Determinar la necesidad de suprimir, modificar o introducir nuevas medidas.
   - Seguimiento de la evolución de los elementos ambientales relevantes.

b) Seguimiento ambiental durante la fase de explotación. El EsIA justificará la extensión temporal de esta fase considerando la relevancia ambiental de los efectos adversos previstos.
   - Verificar la correcta evolución de las medidas aplicadas en la fase de obras.
   - Seguimiento de las medidas de compensación de la huella de carbono.
   - Seguimiento de la respuesta y evolución ambiental del entorno de la implantación de la actividad.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

El presupuesto del proyecto incluirá la vigilancia y seguimiento ambiental, en fase de obras y fase de explotación, en apartado específico, el cual se incorporará al EsIA.

8. DOCUMENTO DE SÍNTESIS

Este Documento comprenderá en forma sumaria los siguientes puntos:

- Conclusiones principales del Estudio, relativas a la viabilidad de la actuación propuesta.
- Conclusiones relativas al examen y elección de las alternativas planteadas.
- Propuesta de medidas preventivas, correctoras y compensatorias y programa de vigilancia tanto en la fase de ejecución de la actividad, como en la de su funcionamiento y en su caso, el desmantelamiento.

Dicho Documento no deberá exceder de veinticinco páginas y se redactará en términos asequibles a la comprensión general.

Asimismo, se indicarán las dificultades informativas o técnicas encontradas en la realización del Estudio, especificando el origen y causa de tales dificultades.

Se advierte que deberá quedar inequívocamente identificada la autoría del documento indicando el/los nombre/s, D.N.I. y la/s titulación/es correspondiente/s, la fecha de conclusión y firma del/los autor/es. Asimismo, se deberá señalar el NIF del promotor o empresa titular, dirección de notificaciones y teléfono de contacto.

La documentación se presentará en el órgano sustantivo, dentro del procedimiento sustantivo, junto con una solicitud de inicio de la evaluación de impacto ambiental ordinaria.

Se presentará como mínimo 1 ejemplar en formato digital con tamaño máximo de archivos de 15 Mb, preferentemente en un único archivo no protegido.

Se recuerda que las personas jurídicas están obligadas a relacionarse a través de medios electrónicos con la Administración Públicas para la realización de cualquier trámite de un procedimiento administrativo, según lo señalado en el artículo 14 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones públicas. Con tal fin, la Comunidad de Madrid dispone de un sistema de Notificaciones Electrónicas (NOTE) al que se puede acceder a través de la dirección: **https://gestionesytramites.madrid.org**

Asimismo, con Resolución la presente, se acompaña copia de las contestaciones recibidas a las consultas practicadas que han sido admitidas, al objeto de que sean consideradas y que el estudio de impacto refleje la forma en que se han tenido en cuenta.

Lo que se comunica para su conocimiento y a los efectos oportunos.

Madrid, a fecha de la firma
EL DIRECTOR GENERAL DE
DESCARBONIZACIÓN Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12765200345501060276O2

Ergon Logistic Parks A42 S.L.

ANEXO 03

INFORMES EMITIDOS EN LAS CONSULTAS PREVIAS DEL DOCUMENTO DE ALCANCE

OCTUBRE 2024

Área de Calidad Hídrica
Subdirección General de Residuos y Calidad Hídrica
Dirección General de Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA

Ref:	10/118470.1/22
Expte:	10-ICH-00099.1/2022

JS 22.0525

NOTA INTERIOR

DE: **JEFA DE ÁREA DE CALIDAD HÍDRICA**

A: **JEFA DE ÁREA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL**

ASUNTO: **SOLICITUD DE INFORME DE SUGERENCIAS SOBRE EL ALCANCE DEL CONTENIDO DEL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO "PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42"**

Ref.: **SEA Nº 26.49/22**

Con fecha 21 de septiembre de 2022, se recibe escrito del Área de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Descarbonización y Transición Energética, con número de referencia 10/653690.9/22, relativo a la petición de informe de sugerencias sobre el proyecto "PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42", para la elaboración del documento de alcance del contenido del estudio de impacto ambiental, como parte del procedimiento de la Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria.

Tras examinar el contenido de la documentación, desde el ámbito competencial de esta unidad administrativa se informa cuanto sigue:

1.- Antecedentes

Con fecha 28 de abril de 2021 Ergon Logistic Parks A42 S.L. solicitó ante la Consejería de Economía, Empleo y Competitividad informe favorable en cuanto al inicio del procedimiento administrativo, en virtud del artículo 33.1 de la Ley 9/1995 con el fin de que el proyecto planteado sea declarado como Proyecto de Alcance Regional.

El 31 de agosto de 2021, el Director General de Política Económica emite informe en el que considera que el Proyecto puede presentar un impacto relevante, efectivo y duradero de suficiente intensidad en el desarrollo económico y social de la Comunidad de Madrid, como para ser calificado como Proyecto Económico de Alcance Regional (PAR) de acuerdo con la norma invocada, dando inicio al trámite administrativo regulado.

2.- Características del proyecto

El Proyecto de Alcance Regional ERGÓN A42 se localiza en el término municipal de Torrejón de Velasco sobre el Sector de Suelo Urbanizable no Programado SUNP-1

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove
mediante el siguiente código seguro de verificación: 10008958000038723781 78

El sector sobre el que se sitúa el ámbito del proyecto se localiza al este de la autovía A-42, a la altura del kilómetro 27, a dos kilómetros aproximadamente de su margen izquierda, y al oeste de la A4. Por el sur se apoya en la margen izquierda de la M-404 (P.K. 27,800).

El proyecto se localiza en una superficie de 153 ha de terreno (con una superficie edificable de aproximadamente 81 ha), en la que se incluyen los terrenos para las infraestructuras a fin de realizar las conexiones necesarias, al norte del término municipal de Torrejón de Velasco, que no se ha desarrollado en los últimos 19 años por falta de demanda residencial (uso para el que estaba previsto).

Al norte del ámbito, se localizan suelos no urbanizables de protección y al sur de este se localizan varios sectores urbanizables más, preparados para absorber el posible crecimiento de población del núcleo urbano, por lo que el documento presentado considera que a priori la implantación del proyecto no alteraría la ocupación máxima del territorio prevista en el vigente Plan General, ni afectaría al suelo no urbanizable protegido.

Las instalaciones que promueve Ergon Logistic Park A42, S.L., están concebidas con un formato de naves big box, de alta eficiencia certificadas con sello BREEAM – nivel Excelente, sobre parcelas de gran tamaño.

Uno de los criterios a la hora de determinar la ubicación y su ordenación, es facilitar la movilidad de trabajadores y transportes, por ello, para favorecer los accesos ágiles a las grandes vías de comunicación, el complejo proyectado estará conectado a la red de comunicación radial y transversal del sur de la Comunidad de Madrid.

En el consumo de agua se prevé la recuperación del agua de lluvia y su aprovechamiento para riego, uso sanitario y riego de las zonas verdes.

Está previsto que la fase de construcción se desarrolle durante 18 meses.

La ordenación se ajustará a las necesidades propias del uso logístico con grandes manzanas y un anillo viario distribuido en sus vértices mediante glorietas, completado con viario secundario. El ámbito se configura con un anillo principal que permite conectar a través del mismo los accesos y dar servicio a las edificaciones logísticas, así como dos pequeños viales secundarios de acceso a edificaciones de industria tradicional. A lo largo del anillo de circunvalación se distribuyen cuatro rotondas (además de la rotonda principal de acceso en el encuentro con la M-404) que permiten el cambio de sentido y hacen las veces de reguladoras del tráfico, y dos rotondas menores en los viales secundarios.

Dado el uso logístico dominante del proyecto, se han previsto unos viales de conexión y distribución con anchuras y radios de giro suficientes y adecuados para la accesibilidad y circulación de vehículos pesados de transporte tipo trailers o trenes de carretera.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove
mediante el siguiente código seguro de verificación: 10008958000038723781 78

El cómputo total de zonas verdes es el siguiente:

-Áreas Verdes Principales: 72.252,45 m^2

-Áreas Verdes Secundarias: 74.805,75 m^2

Se dispondrá de un tanque de tormentas tipo estanque de 6.175 m^2 de superficie y aproximadamente 13.000 m^3de capacidad de almacenamiento de agua. Junto a este se ubicará la depuradora del sector con una superficie de aproximadamente 1.250 m^2.

Respecto al arroyo que cruza el SUNP-1 de oeste a este y que hace las veces de límite sur, se generará un margen de amortiguación para favorecer la integración paisajística con zona verde principal (acorde con las determinaciones básicas del Plan General).

Se configuran 8 macro manzanas para usos logísticos que a su vez son divisibles en parcelas (de unos 30.000 m^2). Se reservan dos manzanas a industrias tradicionales, que permiten complementar la implantación del proyecto logístico avanzado.

Todas las calles tienen aparcamientos a ambos lados totalizando un número de 1.300 plazas de aparcamiento.

El Parque se abastecerá mediante conducciones que enlacen con la arteria de suministro a Torrejón de Velasco del Canal de Isabel II. El documento recoge que dadas las características de este tipo de parque, con predominancia logística que no conlleva operaciones de transformación, el consumo de agua es inferior al de los establecimientos puramente industriales.

A partir de los datos de superficie y uso, se estiman unas necesidades hídricas de 612.000 m^3/año, 1.677 m^3/día. Para el cálculo de la red, consideran que dado que es posible que se ceda al Canal de Isabel II, se estima que se adoptarán los estándares establecidos en sus normas.

La red de saneamiento se estructura de forma separativa, se proyecta una red para las aguas negras y otra red para las aguas de lluvia.

En el caso de que no se produzca la ampliación de la actual depuradora de Torrejón de Velasco (EDAR de Guatén), se adoptará una solución temporal de depuración autónoma “in-park” hasta la conexión que permita derivar las aguas residuales sobrantes a la EDAR de Guatén.

Cabe señalar que en el documento se indica que se encuentra pendiente de ampliación y tendría capacidad para tratar las aguas residuales que genera el parque. Con el fin de contar con una puesta en marcha autónoma a dicha actuación, han previsto la instalación provisional de una depuradora dentro del parque capaz de absorber las necesidades de este. Gran parte de las aguas depuradas se utilizarán para el riego de las zonas que cuenten con

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 10008958000038723781 78

vegetación. Con relación al suministro de agua potable, se indica que consultado el Canal de Isabel II, no hay dificultades en conseguir los volúmenes de agua suficientes que mayoritariamente serán destinados a los sistemas autónomos antincendios de cada nave. Se estudiará la posibilidad del reciclado de esas aguas una vez utilizadas en las pruebas periódicas, así como también, de la posibilidad de filtrar las aguas pluviales para dicho uso. Consideran que el consumo humano del parque es muy reducido.

Las aguas de lluvia serán conducidas hasta el punto bajo del ámbito de actuación, trasladándolas a una balsa de laminación previa a su vertido al Arroyo del Camino de Madrid. Se estudiará la instalación de una tubería de retorno del agua depurada para atender las necesidades de riego, así como otros usos que así lo permitan.

Hidrológicamente el ámbito de estudio es atravesado de oeste a este por el Arroyo del Camino de Madrid, tributario del Arroyo de Guatén. La hidrología subterránea de la zona se encuentra afectada por la Unidad Madrid: Guadarrama-Manzanares (cod. 030.011). La recarga se produce por infiltración directa de las precipitaciones en las zonas de interfluvio, así como por la descarga de los valles coincidentes. La calidad del agua subterránea es, en general, “buena”, apta para los diferentes usos.

En relación con las aguas subterráneas, consideran que se puede llegar a producir la pérdida de área de recarga del acuífero 030.011 “Madrid: Guadarrama-Manzanares”, debido a la impermeabilización y compactación del suelo resultante de los trabajos de ejecución del proyecto. Además, estiman que puede darse el caso de una posible afección por contaminación de aguas superficiales estacionales en época de lluvia, por un vertido accidental (aceites, combustibles, etc.) o por un depósito incorrecto, efectos que se evitarán con una correcta gestión de los residuos y del mantenimiento de la maquinaria.

Para la reducción de las demandas hídricas se prevé la incorporación a la urbanización y a las edificaciones de sistemas de control y reducción de consumos de agua potable, de reducción de pérdidas, de reducción de la demanda de riego mediante el uso de especies vegetales de bajo consumo, y el reciclado y reutilización de aguas grises.

3.- Observaciones

A fin de minimizar la afección al medio hídrico durante la evaluación de impacto ambiental del proyecto se proponen las siguientes consideraciones:

- Se estima conveniente que en la evaluación ambiental, en relación con los recursos hídricos, se tenga en cuenta el cumplimiento de la normativa e instrumentos de planificación hidrológica, así como los establecidos en otros planes o estrategias de carácter ambiental que contemplan la gestión de dichos recursos, como la Estrategia Española de Economía Circular España Circular 2030 y el I Plan de Acción de Economía Circular 2021-2023.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove
mediante el siguiente código seguro de verificación: 10008958000038723781 78

- Se detallarán y localizarán todas las medidas protectoras y correctoras adoptadas por el promotor durante la fase de obras para evitar la afección al medio hídrico. Especificando las referidas a parques de maquinaria, instalaciones auxiliares, puntos de almacenamiento de residuos peligrosos, mantenimiento, repostaje, limpieza de vehículos o maquinaria (canaletas y cubas de hormigón)… Asimismo, se especificarán las medidas para el control y reducción de los consumos de agua potable.

- Se considera imprescindible concretar y definir las soluciones técnicas a adoptar para asegurar el tratamiento efectivo de las aguas residuales procedentes del Parque Logístico Ergon A42 desde el inicio de su actividad. Si, como se recoge en la documentación presentada, se plantea una solución individual de depuración con carácter temporal y hasta la conexión a los sistemas generales de la Comunidad de Madrid mediante la conexión con la Edar de Guatén, se considera necesario que en el Estudio de Impacto Ambiental y en la evaluación ambiental de la actuación se detalle y analice la referida solución, así como la viabilidad técnica y económica de su construcción y explotación adecuada con el citado carácter provisional. Al menos, deberían especificarse las características constructivas y de diseño de la planta, así como su plan de explotación, seguimiento y control tanto para las aguas residuales como para los lodos de depuración generados en la fase de funcionamiento, y el periodo de funcionamiento estimado, para analizar la viabilidad de la citada instalación provisional de depuración y sus posibles efectos ambientales. Asimismo, deberían recogerse las actuaciones necesarias para la posterior conexión del Parque con los sistemas generales de depuración de la Comunidad de Madrid.

- En relación con lo anterior, se considera que con el fin de garantizar el adecuado tratamiento de las aguas residuales del Parque Logístico debería priorizarse su conexión a los sistemas de saneamiento y depuración de la Comunidad de Madrid, gestionados por el Canal de Isabel II, frente a soluciones temporales de depuración autónoma “in-park”. En todo caso, debe existir pronunciamiento del citado Ente gestor de la red de saneamiento y depuración la Comunidad de Madrid, respecto a la conexión planteada, y deberán tenerse en cuenta sus consideraciones.

- Se estima oportuno que en la evaluación de impacto ambiental se contemple la preceptiva Autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo para cualquier vertido realizado al Dominio Público Hidráulico, y la correspondiente Autorización de Conexión establecida en el Decreto 170/1998, de 1 de octubre, de Gestión de las Infraestructuras de Saneamiento, del proyecto, si se prevé la conexión a la red general de la Comunidad de Madrid.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove
mediante el siguiente código seguro de verificación: 10008958000038723781 78

- Las instalaciones, si se conectan al Sistema Integral de Saneamiento, quedan incluidas dentro del ámbito de aplicación de la Ley 10/1993, de 26 de octubre, sobre Vertidos Líquidos Industriales al Sistema Integral de Saneamiento, por lo que deberán cumplir lo establecido en dicha norma en cuanto a los vertidos prohibidos (Anexo 1) y tolerados (Anexo 2). Asimismo, deberán disponer, para la toma de muestra y mediciones de caudales u otros parámetros, de una arqueta o registro de libre acceso desde el exterior y de acuerdo con el diseño indicado en el Anexo 5 de la Ley 10/1993, situada aguas abajo del último vertido y de tal forma ubicada que el flujo del efluente no pueda variarse.

- Si en el Parque Logístico se pretende llevar a cabo el aprovechamiento de aguas depuradas para riego de zonas ajardinadas, se deberán tener en cuenta las obligaciones recogidas en la normativa vigente; R.D. 1620/2007, de 7 de diciembre, por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de las aguas depuradas, y en el Reglamento (UE) 2020/741 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, relativo a los requisitos mínimos para la reutilización del agua.

- Se dará cumplimiento a lo recogido en el Artículo 259 ter 2.a) del Real Decreto 1290, de 7 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico: “Los proyectos de nuevos desarrollos industriales deberán establecer, preferentemente, redes de saneamiento separativas, e incorporar un tratamiento de las aguas de escorrentía, independientemente del tratamiento de aguas residuales”, a fin de evitar, con ello, la incorporación de las aguas de lluvia a la red de las aguas residuales urbanas. Asimismo, se adoptarán las medidas necesarias para cumplir lo establecido en el Artículo 126 ter 7 del Real Decreto 638/2016, por el que se modifica el Reglamento de Dominio Público Hidráulico, en el que se significa que: “Las nuevas urbanizaciones, polígonos industriales y desarrollos urbanísticos en general, deberán introducir sistemas de drenaje sostenible, tales como superficies y acabados permeables, de forma que el eventual incremento del riesgo de inundación se mitigue. (…)”.

- Para el diseño de los Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenibles se recomienda utilizar como referencia las directrices para la implantación de Técnicas de Drenaje Urbano Sostenible (TDUS) de las Normas para Redes de Saneamiento (Versión 3. 2020) del Canal de Isabel II, así como la Guía Básica de Diseño de Sistemas de Gestión Sostenible de Aguas Pluviales en Zonas Verdes y otros espacios Libres (Ed. 2018), del Ayuntamiento de Madrid.

- Se considera que la balsa a la que se hace referencia para el tratamiento de las aguas pluviales, de forma previa a su vertido definitivo, debe disponer de una arqueta para el control de los vertidos mediante la realización de análisis periódicos

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove
mediante el siguiente código seguro de verificación: 10008958000038723781 78

de las características y parámetros de la calidad del agua aportada al sistema de evacuación, a fin de comprobar que cumple los requisitos establecidos por la normativa relativa a la calidad de las aguas. Si las aguas que salen de la balsa sobrepasan los valores límite establecidos por la legislación vigente serán necesarios tratamientos adicionales (coagulación, floculación, etc.). En todo caso se estará a lo que determine la Confederación Hidrográfica del Tajo como órgano competente para la Autorización del Vertido.

- La balsa, como toda la infraestructura de drenaje para la recogida de pluviales, deberá disponer de un plan de conservación y mantenimiento, a lo largo de su vida útil, en el que se detallen los medios, las labores a ejecutar y su periodicidad, con el fin de garantizar su efectividad y correcto funcionamiento.

- Se deberá realizar el control periódico de la calidad de las aguas de los puntos de vertido asociados a la ejecución del proyecto.

- En todo caso, deberán tenerse en cuenta los efectos de las aguas pluviales sobre la hidromorfología fluvial, adoptando las medidas preventivas y correctoras necesarias.

- En cuanto a los residuos generados durante las fases de ejecución y explotación del parque, deberá cumplirse lo establecido en la normativa e instrumentos de planificación vigentes, en particular, en relación con los residuos de construcción y demolición y, en su caso, con los lodos de depuración. A estos efectos, se tendrá en cuenta lo establecido en la Ley 7/2022 de residuos y suelos contaminados para una economía circular y la Estrategia de Gestión Sostenible de los Residuos de la Comunidad de Madrid (2017-2024).

- El programa de vigilancia ambiental deberá especificar todas las medidas a aplicar en las instalaciones proyectadas. Se deberá concretar la metodología con la que se realizarán los controles de los puntos de vigilancia para asegurar la eficacia en el cumplimiento de las medidas para la protección del medio hídrico.

Madrid, fecha y firma electrónica a pie de página.

LA JEFA DE ÁREA DE CALIDAD HÍDRICA

Vº.Bº. EL SUBDIRECTOR GENERAL
DE RESIDUOS Y CALIDAD HÍDRICA

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove
mediante el siguiente código seguro de verificación: 10008958000038723781 78

AL ÁREA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE DESCARBONIZACIÓN Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA

Exp.: "Consultas al proyecto "PARQUE LOGISTICO ERGON A42", promovido por Ergon Logistic Parks A42 S.L, en el término municipal de Torrejón de Velasco.

Ref. SEA Nº 26.49/22

En base a la entrada por Registro General de la Consejería Nº 10/535190.9/22 con fecha de entrada en el Área de Evaluación Ambiental 2 de agosto de 2022, se recibe el documento inicial del proyecto "PARQUE LOGISTICO ERGON A42", promovido por Ergon Logistic Parks A42 S.L, en el término municipal de Torrejón de Velasco. Se solicita la elaboración del documento de alcance del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de referencia conforme a lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013.

D. Ernesto Álvarez Xusto, y D. Fernando Garcés Toledano, mayores de edad en nombre y representación de la Organización No Gubernamental **GREFA** (Grupo de Rehabilitación de la Fauna Autóctona y su Hábitat), en su calidad de Presidente y Secretario General respectivamente , con domicilio y correo electrónico a efectos de notificaciones en Monte del Pilar s/n, 28220, Majadahonda, Madrid, ernesto@grefa.org, fgarces@grefa.org, ante la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura de la Comunidad de Madrid (C/Alcalá 16) **EXPONE:**

- Que el documento de alcance contemple en su Evaluación de Impacto Ambiental la presencia demostrada en la zona de especies esteparias catalogadas y protegidas como son:
    - La colonia reproductora de **Cernícalo primilla** (*Falco naumanii*) existente en Torrejón de Velasco
    - Las poblaciones invernantes y reproductoras de **Sisón común** (*Tetrax tetrax*) en Torrejón de Velasco, Parla, Griñon y Valdemoro

- Las poblaciones reproductoras y sedentarias de **Avutarda común** (*Otis tarda*) en Torrejón de Velasco (lek Este y Oeste), Pinto, Valdemoro, Illescas y Esquivias.

- Las poblaciones reproductoras de **Aguilucho cenizo** (*Circus pygargus*) y **Aguilucho pálido** (Circus cycaneus) en Torrejón de Velasco y Pinto.

- Que donde se quiere ubicar el complejo logístico previsto y su área de influencia, dichas especies utilizan esas zonas para la reproducción, reposo, alimentación e invernada como se viene documentando por GREFA desde hace más de 20 años de censos continuados.

- Que las especies afectadas citadas con anterioridad gozan de un régimen de protección a nivel nacional y regional, según los catálogos y listados de especies protegidas y amenazadas que establece la normativa en vigor.

Especie nombre común y científico	Catálogo Regional de Especies Amenazadas
Cernícalo primilla (*Falco naumanii*)	"En Peligro de extinción"
Sisón común (*Tetrax tetrax*)	"Sensible a la alteración de su Hábitat"
Avutarda (*Otis tarda*)	"Sensible a la alteración de su Hábitat"
Aguilucho cenizo (*Circus pygargus*)	"Vulnerable"
Aguilucho pálido (*Circus Cycaneus*)	"De interés especial"

- Que las poblaciones de dichas especies están sufriendo una regresión en sus poblaciones a nivel nacional y regional (Programas de seguimiento de avifauna S.E.O Bird/life), por lo que se deben garantizar la conservación de sus poblaciones como establece la normativa en vigor.

    - La población de primilla ha disminuido en la Comunidad de Madrid desde el 2010 hasta el 2016 en un 30 %, mientras que a nivel nacional se estima entre un 26% (1994/2000-2016) y un 40% (1997/2000- 2016

- La población total de machos de Sisón reproductores e invernantes ha disminuido desde el 2005 al 2016 en un 40% a nivel nacional y en Madrid casi un 60%, siguiendo la misma tendencia en la población invernante a nivel nacional y regional.
- La población de avutarda en Madrid alcanza un declive del 35% desde el 2009 hasta el 2019 mientras que a nivel nacional la disminución es de un 30% en los últimos 15 años.
- La población de aguilucho cenizo ha disminuido a nivel nacional entre un 23%-27% (2006-2017) y en Madrid un 75% (1995-2019)
- La población de aguilucho pálido ha disminuido a nivel a nacional entre un 34%-45% (2006-2017) y en Madrid un 78% (1995-2019).

- Que la superficie del proyecto previsto (125 ha) supondrá la pérdida y fragmentación del territorio, ampliando el tejido industrial y sumándose a otras infraestructuras presentes ya en la zona (A-42, R-4, AVE Madrid-Sevilla, AVE Madrid-Valencia) y/o previstas en el futuro (Subestaciones eléctricas ADIF- R.E.E).
- Que se contemplen las sinergias en el documento de Evaluación de Impacto Ambiental con otros proyectos en la zona como son las solares, extracciones mineras, urbanismo…etc.), que ya se encuentran en la zona o se encuentran previstas o proyectadas a corto-medio plazo.
- Que el complejo logístico ocupará 125 ha por lo que producirá un impacto ambiental negativo (pérdida de hábitat y fragmentación) sobre las especies esteparias que habitan es esas zonas y su área de influencia.
- Que el proyecto el cual se va a tramitar como Proyecto de Alcance Regional, por lo que es fundamental que en el documento de Evaluación de Impacto Ambiental sea riguroso y refleje la realidad faunística del territorio y se contemplen las medidas correctoras y compensatorias oportunas para mitigar y compensar el territorio y garanticen la conservación de sus poblaciones.
- El proyecto de Evaluación de Impacto Ambiental, deberá garantizar los corredores biológicos de las poblaciones existentes y la interconectividad de sus poblaciones próximas

En Majadahonda a 20 de Noviembre del 2022

Fdo.: Fernando Garcés Toledano (Secretario General de GREFA)

Ecologistas en Acción Madrid
C/ Peñuelas, 12. Local izq. 28005 Madrid
Tel. 915 312 739

madrid@ecologistasenaccion.org
www.ecologistasenaccion.org/madrid

Área de Evaluación Ambiental
Dirección General de Descarbonización y Transición Energética
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA

C/ Alcalá nº 16
28014 Madrid

Ref. SEA Nº 26.49/22

ASUNTO: Respuesta a las consultas relativas al documento inicial del proyecto "PARQUE LOGISTICO ERGON A42", promovido por Ergon Logistic Parks A42 S.L, en el término municipal de Torrejón de Velasco.

Dña. Mª Ángeles Nieto Mazarrón, con DNI 00825234V Coordinadora General de Ecologistas en Acción de la Comunidad de Madrid (Cif. G-86017274), como tiene acreditado esa administración y domicilio a efectos de notificación en calle Peñuelas, 12, en Madrid 28005, ante la Dirección General de Descarbonización y Transición Energética de la Consejería de Medio Ambiente Vivienda y Agricultura de la Comunidad de Madrid,

EXPONE

Que mediante notificación del Área de Evaluación Ambiental, de fecha 20 de septiembre de 2022 se nos ha notificado la habilitación de plazo para informar sobre los aspectos que el promotor debe tener en cuenta para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "PARQUE LOGISTICO ERGON A42", promovido por Ergon Logistic Parks A42 S.L, en el término municipal de Torrejón de Velasco. Al respecto, mediante el presente escrito indica:

- El documento de inicio no describe la actividad que se pretende implantar mediante el Proyecto de Alcance Regional, más allá de indicar que se trata de un centro logístico. El Estudio de Impacto Ambiental debe describir detalladamente la actividad, el tipo de mercancía que se pretende almacenar, el volumen de mercancías que se moverán a lo largo de un año, la flota de vehículos que transitarán, tipo de vehículos, emisiones, etc

- El documento de inicio propone la renaturalización del arroyo del Camino de Madrid. Actualmente el arroyo no tiene problemática que se conozca y la actuación planteada supondría una desnaturalización y artificialización del cauce y sus riberas. El EIA debería considerar el arroyo como un espacio natural no transformable.

- El Estudio de Impacto Ambiental debe realizar un estudio exhaustivo del impacto que la transformación de un área tan extensa podría tener sobre la fauna silvestre y, en concreto sobre las aves esteparias de la zona.

En Madrid a, 21 de octubre de 2022

Fdo.: Mª Ángeles Nieto Mazarrón

<u>Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura</u>

Área de Evaluación Ambiental

C/ Alcalá, 16 28014-Madrid

<u>ASUNTO</u>: Consultas al proyecto denominado "PARQUE LOGISTICO ERGON A42", promovido por Ergon Logistic Parks A42 S.L, en el término municipal de Torrejón de Velasco., **Ref. SEA Nº 26.49/22**

D. José María Rodríguez Noval, con D.N.I. nº 33.399.552-X y con domicilio a efectos de notificación en c/ Uruguay, 21 Valdemoro (Madrid), actuando en nombre y representación de la Asociación Ecologista La Avutarda Dientes de Sable, con C.I.F. G-02660991, ante esta Administración como mejor en Derecho proceda, digo:

En la condición de interesada que ostenta la entidad que represento y con arreglo a lo establecido en el artículo 76.1 de la Ley 39/2015 me persono en el expediente de referencia y presento las siguientes, **SUGERENCIAS.**

1. - Área importante para las aves esteparias.

Los terrenos afectados por el proyecto denominado "Parque Logístico Ergon A-42", situados en el término municipal de Torrejón de Velasco, destacan por sus valores faunísticos, en concreto, por la presencia de aves esteparias, tales como el cernícalo primilla (catalogado como En Peligro de Extinción en la Comunidad de Madrid), el sisón común (que el sur de Madrid alberga un de las pocas poblaciones reproductoras viables de la Comunidad de Madrid), los aguiluchos cenizo, pálido y lagunero, que crían con éxito en terrenos próximos entre los términos municipales de Pinto, Parla y Torrejón de Velasco y utilizan estos terrenos para la caza.

En el caso del Cernícalo primilla, Torrejón de Velasco alberga en su castillo, la segunda colonia reproductora más importante de la Comunidad de Madrid (23 parejas en el censo de 2022), y la pérdida de un mínimo de 125 hectáreas (superficie mínima del proyecto), supone una enorme pérdida de superficie en su búsqueda de alimentación.

El promotor no ha hecho un diagnóstico real de esta pérdida de territorio para una especie que se encuentra en riesgo de extinción en la región y deberá explicar como piensa compensar ésta pérdida de terreno, clave para la alimentación de la especie.

En el caso del sisón común, hay datos de reproducción en esta zona y también de agregación invernal en terrenos muy próximos de Pinto, Parla o el mismo Torrejón de Velasco. Por tanto, el promotor deberá compensar la pérdida de superficie, con la compra de un terreno de superficie similar para beneficiar a las aves esteparias (perferiblemente en la IBA 393 Torrejón de Velasco-Secanos de Valdemoro), o llegar a acuerdos de custodia del territorio con agricultores de la zona, para aplicar medidas agroambientales que beneficien a especies como el sisón comú, la avutarda común, aguiluchos, etc.....

En definitiva, el promotor deberá explicar como va a compensar la pérdida de un territorio tan valioso para las aves esteparias.

2. -Sinergia-Efectos acumulativos

En relación con el punto anterior, la zona afectada por el proyecto ha sufrido una enorme transformación en las últimas décadas, con obras como el AVE Madrid-Sevilla la Radial 4 o numerosos tendidos de alta tensión.

A esto se une en los últimos años proyectos fotovoltaicos de grandes dimensiones tales como Albares, Cruz y La Vega de la empresa Capital Energy, Urbión solar de la empresa IGNIS o Envatios XXIII de la empresa Prodiel, que se pretenden instalar en el propio municipio de Torrejón de Velasco o municipios limítrofes, todo ello, sumado con nuevas líneas de evacuación o subestaciones eléctricas.

Ante este panorama que se presenta muy negativo para el medio ambiente de la zona, el promotor tampoco ha identificado y analizado de manera correcta el efecto negativo acumulado, de su proyecto y otros que se pretenden aprobar en ésta zona del sur de Madrid.

Por ello, se debe exigir al promotor una adecuada evaluación del efecto acumulado de todos los proyectos mencionados y su incidencia territorial, ambiental, social, etc...

3. - Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad de Madrid.

En diciembre de 2010 la Comunidad de Madrid realiza un ambicioso estudio titulado «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».

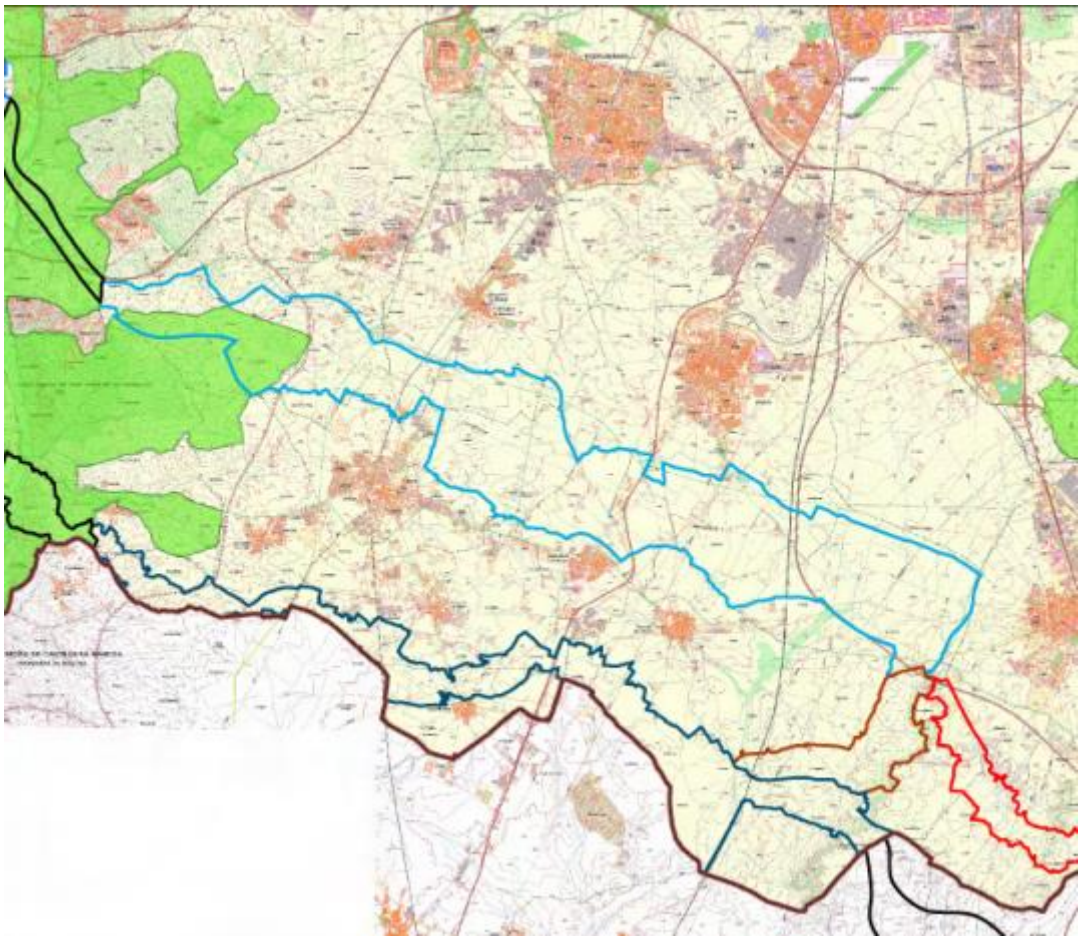
A pesar de no haber sido aprobado, dicho estudio constituye un análisis de la conectividad del territorio de la Comunidad de Madrid, con extensiones a los territorios circundantes, de forma que incluye todo el ámbito de estudio y define y cartografía los corredores ecológicos existentes para la conexión de espacios Red Natura 2000.

Uno de los corredores afectados por el proyecto Parque Logístico Ergon A-42, se denomina Corredor de la Sagra.

Éste corredor une las principales áreas esteparias del Sur de Madrid y en el término municipal de Torrejón de Velasco, ocupa más de 2000 hectáreas, incluyendo terrenos afectados por el proyecto mencionado.

Esta Red de Corredores, se toma como referencia en la evaluación y toma de decisiones de proyectos tan importantes como, la ampliación de la autopista A-40.

El promotor tendrá que analizar los efectos negativos de su proyecto en la Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad de Madrid y compensar de manera adecuada.



4. - Corredores de Otítidas. Metapoblación de avutarda común en la comarca de La Sagra.

Los terrenos afectados por el proyecto logístico suponen una zona de conexión entre las poblaciones reproductoras de avutarda común de la IBA 393 Torrejón de Velasco-Secanos de Valdemoro y la población reproductora de Pinto, en el Parque Regional del Sureste.

De modo más amplio, estos núcleos reproductores forman parte de la Metapoblación de avutarda común de la comarca de La Sagra, por lo que la afección a un núcleo concreto, afecta a la población de manera global, debido a sus movimientos dispersivos y el contacto genético entre todas las poblaciones.

El promotor, deberá analizar los corredores utilizados por las avutardas en ésta zona y dejar libre un pasillo de al menos 1000 metros, donde se puedan desplazar en sus movimientos dispersivos, aplicando en esos terrenos medidas agroambientales que les sean favorables (rotación de cultivos, linderos, leguminosas, barbechos, etc....).

5. - Estudio de avifauna

Dado el valor de la zona para las aves de ambientes esteparios, cuyas poblaciones muestran un acusado declive poblacional, a causa de la intensificación agrícola o la fragmentación del territorio entre otras causas, el promotor deberá presentar un censo anual de avifauna, para identificar el valor ambiental de la zona y las medidas correctoras-compensatorias a aplicar.

Por todo ello,
SOLICITO

Que tenga por presentadas en tiempo y forma las presentes ***SUGERENCIAS***.

OTROSÍ digo que conforme a la condición de interesado que muestro,

SOLICITO que se nos dé traslado de cuantas actuaciones se realicen.

En Valdemoro, a 08 de octubre de 2022

AL ÁREA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA

Dª ENCARNACIÓN MARTÍNEZ-AEDO OLLERO
C/ ALCALÁ, 16
28014 MADRID

Ref. SEA Nº 26.49/22

D. Juan Pérez Lara, con D.N.I. nº 390.196-R, con domicilio a efectos de notificaciones en C/Extremadura, 17, Valdemoro (Madrid), actuando en nombre y representación de la Asociación Espartal Ecologistas en Acción de Valdemoro con C.I.F. G-85209054, comparezco, y como mejor proceda, presenta las siguientes **SUGERENCIAS** al proyecto **"PARQUE LOGISTICO ERGON A42",** promovido por Ergon Logistic Parks A42 S.L, en el término municipal de Torrejón de Velasco.

PRIMERA.- Para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto, el promotor habrá de evaluar de forma rigurosa su incidencia sobre las poblaciones de aves esteparias presentes en el área afectada, cuya situación en la actualidad es de amenaza crítica de desaparición.

SEGUNDA.- El promotor tendrá en cuenta asimismo la incidencia del proyecto sobre las comunidades vegetales del área, incluyendo el impacto de las nuevas infraestructuras viarias y conexiones asociadas.

TERCERA.- El EIA habrá de recoger una evaluación específica de la incidencia del proyecto sobre la vegetación y flora vinculadas al Arroyo del Camino de Madrid y otros cauces tributarios próximos del arroyo Guatén.

CUARTA.- El promotor deberá acometer un exhaustivo estudio hidrológico en razón de la localización que propone, en el ámbito de la cuenca del arroyo Guatén/Humanejos.

QUINTA.- El EIA habrá de prestar especial atención a los sistemas previstos de evacuación de residuos y efluentes líquidos en su relación con la Red de Saneamiento Integrada.

SEXTA.- Será necesaria una evaluación rigurosa de la generación de residuos estimada, tanto en la fase de ejecución del proyecto como en la de explotación.

SÉPTIMA.-Se precisará una evaluación cuantitativa del impacto del nuevo nodo logístico respecto a la generación de emisiones contaminantes y gases de efecto invernadero por parte del transporte de mercancías asociado.

Atentamente,

En Valdemoro, a 20 de octubre de 2022

Espartal- Ecologistas en Acción de Valdemoro
protege_espartal@hotmail.com

Comunidad de Madrid

Dirección General de Seguridad,
Protección Civil y Formación
CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA,
JUSTICIA E INTERIOR

CONTESTACIÓN A CONSULTAS PREVIAS AL INICIO DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO INICIAL "PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42", PROMOVIDO POR ERGON LOGISTIC PARKS A42 S.L., EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE TORREJÓN DE VELASCO

SEA 26.49/22

Con fecha 21 de septiembre de 2022, se recibe en la Subdirección General de Protección Civil de la Comunidad de Madrid, la documentación relativa al expediente de referencia, con la solicitud de la elaboración del documento de alcance del Estudio de Impacto Ambiental, conforme lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de evaluación ambiental, dentro de los trámites previos al inicio del procedimiento de evaluación de impacto ambiental, al objeto de realizar los comentarios y sugerencias que se estimen oportunos dentro del ámbito competencial en materia de protección civil.

Una vez revisada la documentación aportada, la Subdirección General Protección Civil, dentro del ámbito de sus competencias, **informa** que en el documento inicial se incluye un capítulo sobre la vulnerabilidad del proyecto ante accidentes graves o catástrofes donde se realiza el análisis y evaluación de los riesgos de protección civil, por lo que no hay observaciones o sugerencias que realizar.

En Pozuelo de Alarcón, a fecha de firma

SECCIÓN DE PROTECCIÓN CIVIL II

Fdo.: Mª José González Angulo

VºBº
SUBDIRECTORA GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL,

Fdo.: Esperanza Junquera de Vizcarrondo

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **09630633311253341907 08**

Pº del Río, 1
28223 Pozuelo de Alarcón
Madrid
Tel.: +34 917 089 494
proteccioncivilcm@madrid.org

Comunidad de Madrid

Área de Vías Pecuarias
Exp. IMAM 766/22 mam

Dirección General de Agricultura,
Ganadería y Alimentación
CONSEJERÍA DE MEDIO
AMBIENTE, VIVIENDA Y
AGRICULTURA

NOTA INTERIOR

DE: JEFE DE ÁREA DE VÍAS PECUARIAS

A: AREA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

Asunto: "PARQUE LOGISTICO ERGON A42", promovido por Ergon Logística Parks A42 S.L, en el término municipal de Torrejón de Velasco. SEA Nº 26.49/22.

Con fecha de registro de entrada de 22 de septiembre de 2022 se recibe escrito del Área de Evaluación Ambiental al objeto de emitir desde el Área de Vías Pecuarias informe al citado Proyecto, sometido a Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria, dada la existencia de varias vías pecuarias próximas a la zona.

Una vez examinado el fondo documental del Área de Vías Pecuarias y la Documentación aportada SE INFORMA:

Según consta en el Fondo Documental del Área de Vías Pecuarias, el Proyecto de Clasificación de las Vías Pecuarias del término municipal de Torrejón de Velasco fue aprobado por Orden Ministerial de 18 de septiembre de 1978 (BOE 25/10/78). En el citado proyecto se determina, con carácter declarativo, la existencia, anchura y demás características físicas generales de cada vía pecuaria del término municipal de Torrejón de Velasco. Del mismo modo, el Proyecto de Clasificación de las Vías Pecuarias del término municipal de Parla fue aprobado por Orden Ministerial de 8 de agosto de 1961 (BOE 16/08/61)

El PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42 se sitúa al norte del término municipal de Torrejón de Velasco no teniendo ninguna afección sobre el dominio público pecuario.

Por otro lado, resulta que de los tres accesos propuestos, uno de ellos sí que produce afección al dominio público pecuario:

El Nudo Noroeste que permitirá la conexión del sector con la Autovía A-42 en el enlace del P.K. 24+000 y con la carretera autonómica M-410 en el P.K. 9+000, tiene afección sobre la vía pecuaria "Colada de los Pajeros o Gallineros" en el término municipal de Parla (al sur del Hospital), con una anchura legal de 25,08 metros, habiéndose observado en los planos que la construcción de dos rotondas, ocupan la citada vía pecuaria, además de romper la continuidad de la misma.

CONCLUSIONES:

De acuerdo con lo anteriormente expuesto **se informa desfavorablemente** en materia de dominio público pecuario, por no respetarse el trazado legal de la Vía Pecuaria afectada y no garantizar la continuidad de la misma.

Madrid, a fecha de la firma

EL JEFE DEL ÁREA DE VIAS PECUARIAS

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12776000584337695371 49

MINISTERIO
PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
Y EL RETO DEMOGRÁFICO

CONFEDERACIÓN
HIDROGRÁFICA
DEL TAJO, O. A.

O F I C I O

S/REF: SEA 26.49/22

N/REF: EIA-0475/2022

ASUNTO: **INFORME**

NA2800674810003052983

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA-D.G. DE DESCARBONIZACIÓN Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA
C/ ALCALÁ 16, 3º
28014 - MADRID

INFORME

SOBRE SUGERENCIAS RELATIVAS AL IMPACTO AMBIENTAL DERIVADO DEL PROYECTO DE "PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42" EN EL T.M. DE TORREJON DE VELASCO (MADRID)

Se ha recibido en esta Unidad traslado del escrito del COMUNIDAD DE MADRID - CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA - D.G. DE DESCARBONIZACIÓN Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA, con registro de entrada nº REGAGE22e00041295034, de fecha 21 de septiembre de 2022, por el que se comunica el inicio del procedimiento de evaluación ambiental y se envía la documentación relativa al proyecto de "PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42" en el T.M. de Torrejón de Velasco (Madrid) promovido por Ergon Logistic Park. A estos efectos solicita el envío de sugerencias relativas al impacto ambiental que, a juicio de esta Confederación, pudieran derivarse del proyecto, así como cualquier indicación que estime beneficiosa para una mayor protección y defensa del medio ambiente.

Revisadas las bases de datos de este Organismo, consta el siguiente expediente relacionado con el proyecto de Parque Logístico ERGON A42:

- INF-0415/2022. Se está tramitando en este Organismo, informe relativo a la Solicitud de informe para declaración de viabilidad del proyecto de alcance regional "Parque Logístico ERGON A42".

A la comunicación que da lugar a la apertura del expediente se adjunta el documento *Proyecto de alcance regional. Parque Logístico ERGON A42. Adenda de tramitación 1. Documento inicial de Proyecto para solicitud del Documento de alcance*, de junio de 2022 y *Anexo 1. Cartografía*.

Al respecto se hacen las siguientes indicaciones en el ámbito de las competencias de esta Confederación:

La documentación desarrolla la estructura y los contenidos requeridos para dar comienzo a las actuaciones previas al inicio del procedimiento de evaluación ambiental del proyecto del Parque Logístico ERGON A42, en el término municipal de Torrejón de Velasco.

El documento se divide en tres partes que incluyen la información descriptiva del proyecto, el diagnóstico territorial y el análisis de alternativas y propuestas.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE
La Técnico - Violat Lara Nerea, firmado el 18/10/2022
La Comisaria Adjunta - Vicente Rangel Ana Isabel, firmado el 18/10/2022
CSV: **MA009183D0816260E84AFA12E41666078593**
Verificación en https://sede.miteco.gob.es

Avda. de Portugal, 81
28071 Madrid
Tel.: 91-5350500
Fax: 91-4700304

El Sector sobre el que se sitúa el ámbito del proyecto se localiza al este de la autovía A-42 y al oeste de la A-4. Por el Sur se apoya en la margen izquierda de la M-404.

En la actualidad, el planeamiento urbanístico vigente de Torrejón de Velasco está regido por el Plan General de Ordenación Urbana y Catálogo de Bienes a Proteger, aprobado definitivamente por la Comisión de Urbanismo de Madrid el 25 de julio de 2000 y publicado en el BOCM el 31 de agosto de 2000.

Los terrenos que conforman las parcelas objeto de la solicitud están clasificados como Suelo Urbanizable No Programado SUNP-1. Se ocupa en la parte Norte del SUNP-1, dejando en el lado sur-sureste el arroyo Camino de Madrid.

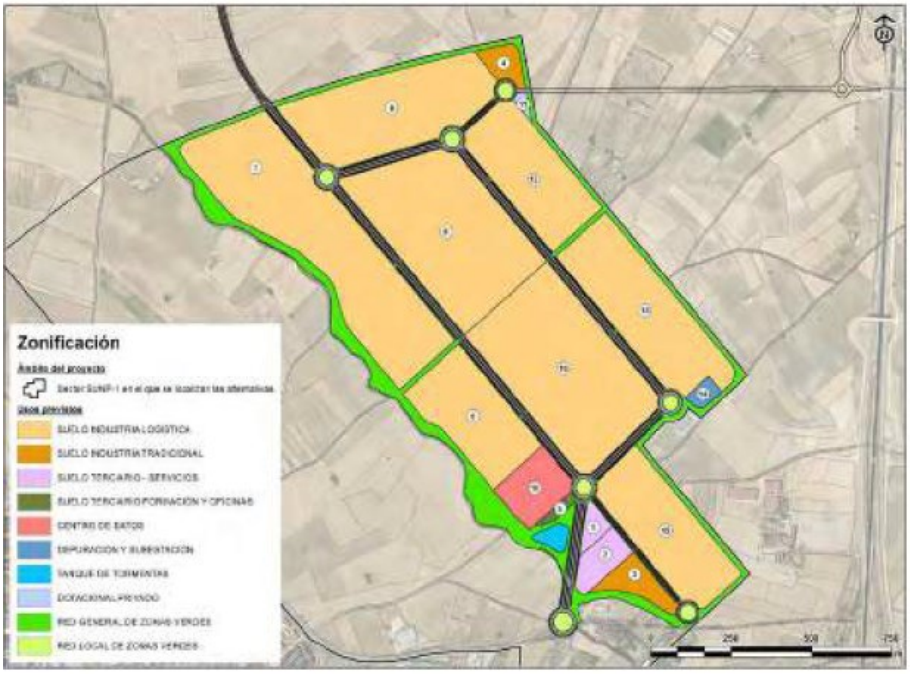


Figura 1. Zonificación del Sector Ergon A42 (Fuente: documentación aportada)

Dentro de las acciones previstas para el desarrollo del Parque Logístico se proyectan las siguientes actuaciones complementarias:

- Conexiones exteriores:
  - Nudo noroeste:

    Se proyecta comunicar el Parque Logístico ERGON A42 con la Autovía A-42 y a la M-410 mediante la construcción de un vial y su correspondiente enlace.
  - Nudo este:

    Se proyecta la construcción de una glorieta en el margen oeste del trazado de la LAV Madrid–Valencia que permita conectar ERGON A42, la Autovía de peaje R-4 y el municipio de Parla.
  - Nudo sur:

    La conexión sur del proyecto ERGON A42 incluye la construcción de glorieta en el P.K. 27,700 de la carretera M-404 y la construcción de dos glorietas en las proximidades del P.K. 27,000 de la autovía A-42.

- Creación de un parque lineal con el arroyo del Camino de Madrid como eje vertebrador.

En la documentación aportada se indica que, sobre el arroyo Camino de Madrid, se están estudiando dos posibles opciones. La primera plantea el entubamiento soterrado, mientras que la segunda plantea el mantenimiento del cauce a cielo abierto con un tratamiento paisajístico especial, para generar un Parque Lineal de borde de cierre de la actuación.

Las actuaciones sobre el arroyo se plantean en un tramo de 1.800 m dentro del ámbito del Parque Logístico.

Dentro la propuesta de mantenimiento del cauce a cielo abierto, se propone la canalización de todo el tramo del arroyo dentro del ámbito para poder filtrar de la forma más natural sus aguas y dejar, sobre éste, un caudal mucho más limpio, favoreciendo un ecosistema más respetuoso con el entorno.

El objetivo del Parque Lineal consiste en una renaturalización para que la propia dinámica del entorno, la vegetación y la fauna vayan creando un ecosistema fluvial.

Asimismo, se plantea la siembra a ambos lados del cauce para generar un manto verde inicial y, posteriormente, se plantará vegetación autóctona de ribera.

En la zona sur del parque, el arroyo se unirá a otra zona tratada con el mismo procedimiento, donde se plantea también la ejecución de la balsa de laminación que recogerá las aguas pluviales.

No se presentan estudios que proporcionen una estimación de la delimitación del dominio público hidráulico, zona de servidumbre y zona de policía del cauce del arroyo Camino de Madrid en el área de actuación, así como la delimitación de las zonas inundables en régimen de avenidas extraordinarias, ni la delimitación de la zona de flujo preferente.

Únicamente se incluye una imagen con la delimitación aproximada del dominio público hidráulico y zonas asociadas del arroyo Camino de Madrid, mediante la fotointerpretación, a partir de las capas de hidrografía del CNIG.

Figura 2. Aproximación a la delimitación del DPH y zonas asociadas del arroyo Camino de Madrid (Fuente: documentación aportada)

Según se indica en la documentación aportada, una vez desarrollada la alternativa para las actuaciones en el cauce del arroyo Camino de Madrid, en el Estudio de Impacto Ambiental se incluirá un estudio hidrológico e hidráulico, al objeto de delimitar correctamente el Dominio Público Hidráulico y el resto de sus zonas de protección. Además, se indica que, en el citado Estudio, se calculará los caudales en diferentes periodos de retorno (10, 50, 100 y 500) con el objetivo de permitir el adecuado dimensionamiento de las obras de drenaje previsibles y determinar la lámina de inundación, al objeto de establecer las adecuadas obras de defensa.

Asimismo, el proyecto incluirá el diseño de actuaciones para la adecuación/restauración y renaturalización del arroyo y su entorno, que incluirá la ejecución de una balsa de laminación sobre la que se almacenará el agua de lluvia recogida, previamente filtrada, para su aprovechamiento como uso sanitario y riego de las zonas verdes.

Analizada la documentación aportada, así como la cartografía 1:25.000 del IGN y la fotografía aérea disponible, se deduce que el ámbito del Sector ERGON A42 limita por el oeste y el suroeste con el arroyo Camino de Madrid o arroyo San Antonio, afluente del río Guatén.

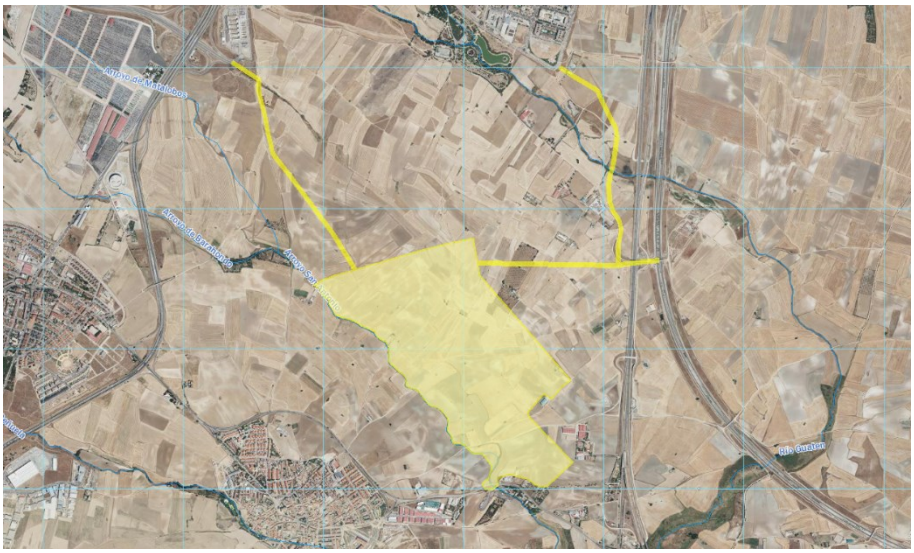


Figura 3. Parque Logístico Ergon A42 sobre ortofoto PNOA de máxima actualidad (Fuente: SITTajo)

Se ha efectuado la consulta en el visor del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), http://sig.mapama.es/snczi/, obteniéndose la inexistencia de estudios oficiales.

No obstante la inexistencia de estudios oficiales, las actuaciones plantadas para el desarrollo del Parque Logístico ERGON A42 afectan al dominio público hidráulico, zona de servidumbre y zona de policía del arroyo Camino de Madrid.

En la documentación aportada se expone que se están valorando diferentes alternativas de actuación sobre el cauce del arroyo Camino de Madrid sin entrar en detalle en cada una de las alternativas expuestas.

Estas alternativas plantean el entubamiento soterrado o, por el contrario, el mantenimiento de su lecho natural mediante una canalización del mismo.

En general, la documentación aportada no especifica de manera pormenorizada el tratamiento al cauce de dominio público hidráulico.

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE
La Técnico - Violat Lara Nerea, firmado el 18/10/2022
La Comisaria Adjunta - Vicente Rangel Ana Isabel, firmado el 18/10/2022
CSV: **MA009183D0816260E84AFA12E41666078593**
Verificación en https://sede.miteco.gob.es

Con respecto a la alternativa planteada para el arroyo Camino de Madrid en el tramo del ámbito del Parque Logístico ERGON A42, el criterio general es el de **mantener los cauces de la manera más natural posible, manteniéndolos a cielo abierto en cualquier caso y evitando cualquier tipo de canalización** o regularización del trazado que intente convertir el río en un canal, y afectando lo menos posible a sus características físicas de modo que no se produzca una disminución de la capacidad hidráulica del mismo.

Los cauces de dominio público hidráulico tienen esa condición por razón de su naturaleza, que deriva de sus características intrínsecas, por reunir los requisitos establecidos en la legislación de aguas, concretamente en el art. 4 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, y conservan los principios de inalienabilidad, inembargabilidad e imprescriptibilidad, por lo que no pueden ser objeto de apropiación ni de aprovechamiento urbanístico.

En la documentación aportada se indica que el Parque se abastecerá mediante conducciones que enlacen con la arteria de suministro a Torrejón de Velasco del Canal de Isabel II.

Asimismo, se ha incluido un cálculo de las dotaciones necesarias para el abastecimiento del ámbito obteniendo un caudal medio de 19,41 l/s.

Respecto a las infraestructuras de las redes de saneamiento, el proyecto contempla la ejecución de una red de saneamiento de tipo separativa.

Según se indica en la documentación aportada, la estimación del caudal de aguas residuales generado en el ámbito del Parque Logístico arroja un caudal instantáneo de 15,53 l/s.

El destino de las aguas residuales es la EDAR Guatén Torrejón de Velasco. Sin embargo, en la actualidad, la EDAR Guatén Torrejón de Velasco no tiene capacidad suficiente para asumir los caudales generados en el Parque Logístico y está prevista su ampliación para absorber el crecimiento del resto del municipio.

A este respecto, en la documentación aportada, se indica que, si la ampliación de la EDAR no está disponible para el momento de la puesta en funcionamiento del Parque Logístico, se estudia la alternativa de ejecución de una planta de depuración autónoma “in-park” provisional hasta la conexión a la EDAR Guatén.

Igualmente, se indica en la documentación aportada que, la gran parte de las aguas depuradas, se utilizarán para el riego de las zonas que cuenten con vegetación.

En relación a los vertidos, consultado el censo de vertidos publicado por este Organismo y actualizado a 30 de junio de 2022, consta el Canal de Isabel II como titular de una autorización de vertido con destino al río Guatén, procedente de la EDAR Guatén Torrejón de Velasco, y con un volumen anual de vertido de 3.321.663 m^3.

Con respecto a la red de aguas pluviales, ésta se diseña para un periodo de retorno de 15 años, obteniendo un caudal de 11,824 m^3/s.

Asimismo, en la documentación aportada, se indica que las aguas de lluvia serán conducidas hacia el punto bajo del ámbito de actuación, en la parcela de infraestructuras, trasladándolas a una balsa de laminación y un tanque de tormentas previos a su vertido al arroyo del Camino de Madrid.

A este respecto, cabe destacar que, en la documentación aportada, no se incluye cartografía donde se representen las infraestructuras mencionadas ni las coordenadas aproximadas a fin de realizar los análisis y comprobaciones necesarios para valorar dichas infraestructuras.

Por otro lado, se ha efectuado la consulta en el visor del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), http://sig.mapama.es/snczi/, obteniéndose la inexistencia de reservas hidrológicas en la zona de actuación.

El ámbito de actuación se encuentra incluido dentro del Área de Captación de la Zona Sensible denominada Embalse de Castrejón, identificada con el código ESCM572. El embalse fue declarado Zona Sensible mediante Resolución de 6 de febrero de 2019, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se declaran zonas sensibles en las cuencas intercomunitarias, publicada en el BOE el miércoles 20 de febrero de 2019 con número 44.

Una vez señalado lo anterior, se significa que, en la puesta en práctica de cualquier actuación que surja como consecuencia del desarrollo del Parque Logístico ERGON A4, se deberán tener en cuenta las siguientes consideraciones para evitar cualquier afección negativa, directa o indirecta, sobre el dominio público hidráulico del río Navacerrada:

- La actuación objeto de estudio tendrá como finalidad el desarrollo de actuaciones en cuyas fases de construcción y de explotación pueden provocarse alteraciones en el dominio público hidráulico.
- En ningún caso se autorizarán dentro del Dominio Público Hidráulico la construcción montaje o ubicación de instalaciones destinadas albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 51.3 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto 849/1986, de 11 de abril (en adelante RDPH).
- Se han de respetar las servidumbres de 5 m de anchura de los cauces públicos, según establece el artículo 6 del Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas (en adelante TRLA).
- Toda actuación que se realice en la zona de policía de cualquier cauce público, definida por 100 m de anchura medidas horizontalmente y a partir del cauce, deberá contar con la preceptiva autorización de esta Confederación, según establece la vigente Legislación de Aguas, y, en particular, las actividades mencionadas en el artículo 9 del RDPH.
- Para el caso de nuevas urbanizaciones, si las mismas se desarrollan en la zona de policía de cauces, en la redacción del proyecto, y previamente a su autorización, es necesario delimitar la zona de dominio público hidráulico, la zona de servidumbre y la zona de policía de cauces afectados. La delimitación del dominio público hidráulico consistirá, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4 del RDPH, y modificado por Real Decreto 606/2003, de 23 de mayo, en un documento en el que se recojan las referencias tanto del estado actual como del proyectado.
- En el caso de que se realicen pasos en cursos de agua o vaguadas, se deberán de respetar sus capacidades hidráulicas y calidades hídricas.
- Toda actuación que se realice en terrenos pertenecientes al dominio público hidráulico y a la zona de servidumbre y, en particular, obras de paso sobre cauces, deberán contar con la preceptiva autorización de este Organismo, conforme a lo establecido en el artículo 126 y siguientes del RDPH.
- Asimismo, en el proyecto se deberá analizar la incidencia de las avenidas extraordinarias previsibles para un período de retorno de hasta 500 años que se puedan producir en los cauces, al objeto de determinar si la zona de actuación es o no inundable por las mismas. En tal sentido, se deberá aportar previamente en este Organismo el estudio hidrológico y los cálculos hidráulicos correspondientes para analizar los aspectos mencionados, junto con los planos a escala adecuada donde se delimiten las citadas zonas. Se llevará a cabo un estudio de las avenidas extraordinarias previsibles con objeto de dimensionar adecuadamente las obras previstas.
- Respecto a las posibles medidas correctoras frente a inundaciones, se informa que los planeamientos deberán respetar la naturaleza de dominio público hidráulico de estos terrenos, y, en todo caso, plantear actuaciones de desarrollo que sean compatibles con los mismos y sus zonas de servidumbre, policía y zonas de flujo preferente e inundables.

- Si el abastecimiento de agua se va a realizar desde la red municipal existente, la competencia para otorgar dicha concesión es del Ayuntamiento. Por lo que respecta a las captaciones de agua, tanto superficial como subterránea, directamente del dominio público hidráulico, caso de existir, éstas deberán contar con la correspondiente concesión administrativa, cuyo otorgamiento es competencia de esta Confederación y están supeditadas a la disponibilidad del recurso.
- Si el vertido se realizara a la red de colectores municipales, será el Ayuntamiento el competente para autorizar dicho vertido a su sistema de saneamiento y, finalmente, dicho Ayuntamiento deberá ser autorizado por la Confederación Hidrográfica del Tajo para efectuar el vertido de las aguas depuradas al dominio público hidráulico.
- Se diseñarán redes de saneamiento estancas, para evitar infiltración de las aguas residuales urbanas a las aguas subterráneas.
- Para los vertidos de aguas pluviales, debe ser solicitada previamente en esta Confederación Hidrográfica la correspondiente autorización de vertidos, regulada en el art. 100 del TRLA y el art. 245 y siguientes del RDPH.
- Se informa que, en los puntos de vertido de aguas pluviales, se deberán adoptar medidas para la no afección a los cauces existentes, tanto en cuanto a la calidad de las aguas como a la cantidad o flujo de agua que son capaces de transportar, así como en cuanto a la protección de las márgenes del cauce frente a erosiones localizadas.
- En este sentido, para el vertido de pluviales al cauce, debe ser solicitada previamente en esta Confederación Hidrográfica la correspondiente autorización de vertidos, regulada en el art. 100 del TRLA y el art. 245 y siguientes del RDPH.

Por otro lado, se tendrán en cuenta las siguientes recomendaciones adicionales:

- En las zonas verdes previstas en la ordenación pormenorizada se realizará la aplicación de fertilizantes y de herbicidas en dosis adecuadas para evitar infiltración de los mismos a las aguas subterráneas.
- Un posible impacto sobre la hidrología puede proceder de la remoción de tierras durante las obras y su posterior arrastre pluvial, provocando un incremento del aporte de sólidos a los cauces, por lo que se deberán tomar las medidas necesarias para evitarlo.

  Teniendo en cuenta esto, se considera que, durante la ejecución de las obras, se debería reducir al mínimo posible la anchura de banda de actuación de la maquinaria y de los accesos, con el fin de afectar solamente al terreno estrictamente necesario.
- Por último, se llevará a cabo una gestión adecuada de los residuos domésticos, tanto sólidos como líquidos. Para ello se puede habilitar un “punto verde” en el que recoger los residuos urbanos no convencionales.

Área de Planificación y Gestión de Residuos
Dirección General de Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA

Ref: 10/669418.9/22

NOTA INTERNA

FECHA: Véase la huella de la firma

N. ref.: 10-OISU-00046.6/2022

S. ref.: SEA 26.49/22

DE: ÁREA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS

A: ÁREA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

ASUNTO: EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL ORDINARIA DEL PROYECTO "*PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42*" (TÉRMINO MUNICIPAL DE TORREJÓN DE VELASCO).

En contestación a su escrito con referencia del Registro nº 10/653695.9/22, adjunto remitimos informe, en materia de calidad de suelos, relativo a la documentación adjunta al citado escrito.

EL JEFE DEL ÁREA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS

INFORME TÉCNICO SOBRE LA DOCUMENTACIÓN RECIBIDA EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE NAVES DE USO LOGÍSTICO PROMOVIDO POR "*ERGON LOGISTIC PARKS A42 S. L.*".

La sociedad ERGON LOGISTIC PARKS A42 S. L. (con NIF B40657504, y domicilio social en la Calle del Príncipe de Vergara nº 112 del municipio de Madrid) predente acometer la implantación de un conjunto de naves de uso logístico en terrenos situados en el sector nor-occidental del término municipal de Torrejón de Velasco, aproximadamente entre el kilómetro 26 de la autovía A-42 y el kilómetro 8,500 de la autopista R-4.

Mediante escrito con referencia del Registro nº 10/653695.9/22, el Área de Evaluación Ambiental de esta Consejería remite a esta Unidad el documento titulado "*Documento Inicial de Proyecto para solicitud del Documento de Alcance*", elaborado por ERGON MANAGEMENT S. L. en Junio de 2022, solicitando informe sobre los aspectos a considerar en la redacción del futuro Estudio de Impacto Ambiental.

El mencionado documento realiza una descripción de la futura actividad y del entorno en l que se ubicará. Más concretamente, en el apartado 17 del capítulo 4 se afirma que la mayor parte de los suelos sobre los que se desarrollará el proyecto no han albergado actividades potencialmente contaminantes; no obstante, se identifican una serie de parcelas ocupadas por lo que se denomina "*usos urbanos discontinuos*", en las que no ha podido confirmarse de forma precisa qué tipo de actividades han soportado.

A la vista de todo lo anteriormente expuesto, el Estudio de Impacto Ambiental deberá determinar si en las citadas parcelas se ha desarrollado alguna actividad potencialmente contaminante del suelo en el pasado o en el momento actual. En el supuesto de que se constatara tal circunstancia, resultaría preceptiva la elaboración, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3.5 del Real Decreto 9/2005, de 14 de Enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, de un Informe de Situación del Suelo. Dicha obligación recaería en el/los propietario/s de las antedichas parcelas, debiendo presentarse el Informe junto con la solicitud de licencia que habilite el desarrollo de los futuros usos que pretenden implantarse.

De igual modo, aquellos emplazamientos donde se detecten focos potenciales de contaminación del suelo relevantes deberán ser evaluados, de modo que se verifique si la calidad de sus suelos se ha visto alterada.

EL TÉCNICO DE APOYO DEL ÁREA DE
PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS

Comunidad de Madrid
Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA

NOTA INTERNA

FECHA: a fecha de la firma

REFERENCIA: LBS/aga

DE: DIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD Y RECURSOS NATURALES
(Área de Análisis Técnico y Planificación)

A: DIRECCIÓN GENERAL DE DESCARBONIZACIÓN Y TRANSICION ENERGÉTICA
(Área de Evaluación Ambiental)

ASUNTO: **N/Ref.: 759_22 EVA220191 (cítese para contestar)**
Expte.: SEA 26.49/22
Actividad: PARQUE LOGISTICO ERGON A42
Promotor: Logistic Parks A42 S.L,
T.M. Torrejón de Velasco

Vista su solicitud de informe sobre los aspectos que el promotor debe tener en cuenta para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental, se solicita conocer la viabilidad urbanística de la actuación, puesto que, según el informe jurídico, de referencia 03/191704.9/17, de La Letrada Jefe del Servicio Jurídico en la Consejería de Medio Ambiente, Administración Local y Ordenación del Territorio, Madrid, a 27 de abril de 2017:

> *"Dado que la evaluación ambiental es un procedimiento instrumental respecto del procedimiento urbanístico, no sería imprescindible que en un proyecto urbanísticamente inviable se exija la emisión de un informe ambiental."*

Así pues, una vez establecida la viabilidad urbanística se informará sobre la viabilidad ambiental.

La Técnico de Apoyo

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 10561623066718024750 87

C/ Alcalá, nº 16- 2ª planta
28014 Madrid.
Tel. +34 91 438 26 43 o 23 92

Comunidad de Madrid

Dirección General de Descarbonización y Transición Energética
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
VIVIENDA Y AGRICULTURA

SEA Ref. 26.49/22

En relación con el escrito de referencia en el Registro General de esta Consejería Nº 10/535190.9/22, de fecha de entrada en el Área de Evaluación Ambiental 29 de diciembre de 2022, por el que la Subdirección General de Urbanismo remite escrito del promotor solicitando la elaboración del documento de alcance del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto de Alcance Regional “PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42”, promovido por Ergon Logistic Parks A42 S.L., en el término municipal de Torrejón de Velasco, se adjunta copia del informe del Canal de Isabel II sobre los aspectos que dicho organismo considera deben ser tenidos en cuenta en la redacción del Estudio de Impacto Ambiental.

Lo que se comunica para su conocimiento y a los efectos oportunos.

Madrid, a fecha de la firma
LA TÉCNICO DE APOYO

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente cï¿½digo seguro de verificaciï¿½n: **12407749643077088438890**

ERGON LOGISTIC PARKS A42 S.L.

Dª. María del Carmen Acosta Moreno
Área de Evaluación Ambiental
Dirección General de Descarbonización y Transición Energética
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA
C/ Alcalá, 16
28014 Madrid

Asunto: Aspectos a tener en cuenta en la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto "Parque Logístico ERGON A42", en el término municipal de Torrejón de Velasco (Madrid).
10/535190.9/22
Ref. SEA Nº26.49/22
2022_EXP_000012581

En relación con su escrito con número de entrada en el Registro General de Canal de Isabel II, S.A.: 202200112223 por el que solicita Informe sobre los aspectos que el promotor debe tener en cuenta para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental en relación con el Proyecto "Parque Logístico ERGON A42", en el término municipal de Torrejón de Velasco, se informa lo siguiente:

Documentación puesta a disposición por la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura:

Documentación Proyecto de Alcance Regional "Parque Logístico ERGON A42", de fecha junio de 2022:

Respecto al Proyecto "Parque Logístico ERGON A42":

Con fecha 23 de diciembre de 2022, Canal de Isabel II, S.A. emitió informe a la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura respecto al Proyecto de Alcance Regional "Parque Logístico ERGON A42", teniendo en cuenta las competencias de esta empresa pública que se derivan de los Convenios suscritos con el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco.

Una vez comprobado que la documentación enviada ahora coincide con la aportada por la Dirección General de Urbanismo, se adjunta copia de dicho informe dentro del Anexo 1 de este informe.

Lo que se comunica para su información y efectos oportunos.

P.A. Belén Gimeno Ruiz
JEFE DEL ÁREA PLANEAMIENTO

Canal de Isabel II, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929. Inscripción 1ª. Denominación en inscripción 34, NIF A86488087. Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid.

ANEXO I

Copia del Informe emitido por Canal de Isabel II, S.A. en relación con el Proyecto de Alcance Regional "Parque Logístico ERGON A42", con fecha 23 de diciembre de 2022

Canal de Isabel II, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929. Inscripción 1ª. Denominación en inscripción 34. NIF A86488087. Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125. 28003 Madrid.

D. David González Herrero
Subdirección General de Urbanismo
Dirección General de Urbanismo
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA
C/ Alcalá, 16
28014 Madrid

Asunto: Alegaciones y/o sugerencias declaración de viabilidad en principio del Proyecto de Alcance Regional "Parque Logístico ERGON A42", en el término municipal de Torrejón de Velasco (Madrid).
Nº referencia: 10/457508.9/22; 10/457531.9/22; 10/457699.9/22; 10/457800.9/22; 10/457809.9/22
2022_EXP_000010535, 2022_EXP_000013464 y 2022_EXP_000014099

En relación con sus escritos con números de entrada en el Registro General de Canal de Isabel II, S.A.: 202200110231, 202200113092 y 202200113671, por los que solicita Informe de alegaciones y/o sugerencias respecto a la declaración de viabilidad en principio del Proyecto de Alcance Regional "Parque Logístico ERGON A42", en el término municipal de Torrejón de Velasco, de conformidad con lo previsto en el artículo 37 de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, como fase previa para la tramitación y aprobación del Proyecto de Actuación Especial del sector, se informa lo siguiente:

Documentación puesta a disposición por la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura:

Documentación en relación con el Proyecto de Alcance Regional "Parque Logístico ERGON A42", de fecha junio de 2022:

- *Memoria para solicitud de la viabilidad en principio*
- *Adenda de Tramitación 1: Documento Inicial de Proyecto para solicitud del Documento de Alcance*
- *Adenda de Tramitación 2: Solución de accesos*
- *Anexo 1: Cartografía*
- *Anexo 2: Informe de impacto económico y social presentado para la Declaración de Proyecto de Alcance Regional en la Comunidad de Madrid*
- *Anexo 3: Informe favorable de la Dirección General de política económica, Consejería de Economía, Hacienda y Empleo*
- *Anexo 4: Cartas de apoyo*
- *Anexo 5: Reuniones mantenidas con la Administración y otras entidades de interés*

Canal de Isabel II, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929. Inscripción 1ª. Denominación en inscripción 34, NIF A86488087. Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid.

- *Anexo 6: Solicitud hoja informativa a la Dirección General de patrimonio Cultural*
- *Anexo 7: Especificaciones de proyecto*

Antecedentes:

- *Convenio de Gestión Integral del servicio de distribución de agua de consumo humano entre la Comunidad de Madrid, Canal de Isabel II y el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco,* de fecha 6 de junio de 2012.
- *Convenio para la prestación del servicio de alcantarillado en el municipio de Torrejón de Velasco, entre la Comunidad de Madrid, Canal de Isabel II y el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco,* de fecha 25 de abril de 2012.
- *Adenda al Convenio para la Gestión de los servicios de abastecimiento entre el Ilmo. Ayuntamiento de Torrejón de Velasco y el Canal de Isabel II para la ejecución de infraestructuras hidráulicas,* de fecha 31 de mayo de 2006.
- *Estudio de Diagnosis y Plan Director de la Red de Drenaje Urbano del Municipio de Torrejón de Velasco,* de fecha diciembre de 2013.

Respecto al Proyecto de Alcance Regional "Parque Logístico ERGON A42" y a la nueva demanda de recursos hídricos:

El Proyecto de Alcance Regional "Parque Logístico ERGON A42" tiene como objetivo implantar un parque logístico, a ejecutar en una única fase, en una superficie de 153,50 ha localizada al norte del casco urbano de Torrejón de Velasco y situada en terrenos pertenecientes al Sector SUNP-1 que están clasificados como Suelo Urbanizable No Sectorizado de acuerdo con el Plan General de Torrejón de Velasco de julio de 2000.

De acuerdo con la información facilitada, las superficies edificables para usos industriales y terciarios propuestas ascienden a 769.186,16 m^2y 24.060,47 m^2 respectivamente. La ordenación prevé igualmente una superficie edificable para uso dotacional y servicios de 9.164,83 m^2 y una superficie destinada a zonas verdes de 151.813,00 m^2.

Con estos datos, el caudal de agua para consumo humano que demanda el "Parque Logístico ERGON 42", calculado según las vigentes *Normas para Redes de Abastecimiento* de Canal de Isabel II (Versión 4.2021), es de 6.419,3 m^3/día (74,30 l/s), correspondiéndole un caudal punta de 128,15 l/s.

Así mismo, y atendiendo a las dotaciones de las vigentes *Normas para Redes de Saneamiento* de Canal de Isabel II (Versión 3.2020), el caudal medio de vertido de aguas residuales generado por el desarrollo del "Parque Logístico ERGON 42", es de 5.488,5 m^3/día.

Canal de Isabel II, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929, Inscripción 1ª. Denominación en inscripción 34, NIF A86488087, Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid.

Respecto a la conexión a la red de abastecimiento existente:

Para poder suministrar agua de consumo humano al sector "Parque Logístico ERGON A42" se deberá realizar una conexión en la Arteria Fundación Sur (Antigua) de diámetro Ø 500 mm y fundición dúctil (FD) que discurre por la avenida Gregorio Ordoñez. Desde el punto de conexión se ejecutará una conducción de diámetro mínimo 400 mm y FD hasta llegar al Parque Logístico, donde conectará con la red interior de distribución.

A la entrada del desarrollo deberá instalarse una válvula reguladora de presión, al igual que dos caudalímetros, uno al inicio y otro al final de la tubería propuesta de Ø 400 mm y FD y dos válvulas de corte a ambos lados de la conexión.

Se adjunta un plano en el **Anexo I** en el que se ubica el sector "Parque Logístico ERGON A42", se representa el punto de conexión, la conducción de diámetro mínimo 400 mm y FD, las dos válvulas de corte, los dos caudalímetros y la válvula reguladora de presión a la entrada del sector, a ejecutar por el promotor.

La red de distribución de agua de consumo humano que se incluya en el Proyecto de Urbanización del sector "Parque Logístico ERGON A42" deberá recoger la conexión exterior anteriormente descrita, cumplir las vigentes *Normas para Redes de Abastecimiento* en Canal de Isabel II y remitirse a la **Ventanilla Atención a Promotores** del **Área Planeamiento** de Canal de Isabel II, S.A. para, si procede revisión de la documentación aportada, comenzar la tramitación de la Conformidad Técnica.

En el caso de requerirse, para la redacción del proyecto del sector, información sobre la red de abastecimiento existente en la zona de estudio, el promotor de la actuación podrá ponerse en contacto con la **Ventanilla Única de Atención a Promotores** del **Área Planeamiento** de Canal de Isabel II, S.A.

Respecto al riego de zonas verdes y espacios libres públicos:

Se prohíbe expresamente la colocación de bocas de riego en viales para baldeo de calles en la red de distribución de agua para consumo humano.

Así mismo, y de acuerdo con las vigentes Normas para Redes de Abastecimiento de Canal de Isabel II, el agua para riego de parques con superficie bruta superior a 1,5 hectáreas deberá obtenerse de fuentes alternativas distintas de la red de agua de consumo humano.

Respecto a la depuración de las aguas residuales y a la red de saneamiento:

Se deberá cumplir con la tramitación del Art. 7 del *Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid*, que emita la

Canal de Isabel II, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929, Inscripción 1ª. Denominación en inscripción 34, NIF A86488087, Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid.

Dirección General de Descarbonización y Transición Energética de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura, en la que se definirán los condicionantes técnicos y administrativos a cumplir para el saneamiento y depuración de la actuación. Aun así, y con carácter informativo y no vinculante, se informa lo siguiente:

Respecto a la depuración de las aguas residuales:

En la actualidad el municipio de Torrejón de Velasco depura sus aguas residuales en el Sistema de Depuración Guatén compuesto en la actualidad por la EDAR de El Guatén, ubicada en el término municipal de Torrejón de Velasco, donde también depuran los vertidos de los municipios de Griñón, Torrejón de la Calzada, Cubas de la Sagra y Casarrubuelos. Dicha EDAR se encuentra al límite de su capacidad de depuración, por lo que los vertidos de aguas residuales generados por el "Parque Logístico ERGON A42" deberán depurarse en la ampliación del Sistema de Depuración El Guatén.

Se informa que está actualmente en redacción por parte de Canal de Isabel II, S.A. el proyecto de la ampliación de la EDAR de El Guatén. Por otro lado, la revisión de planeamiento municipal del municipio de Torrejón de la Calzada, que se encuentra actualmente en tramitación, contempla la ejecución de una nueva EDAR en este municipio que daría servicio a los tres municipios ubicados aguas arriba de la misma, Griñón, Cubas de la Sagra y Torrejón de la Calzada. Con la ejecución de esta nueva EDAR, la EDAR de El Guatén podría tratar únicamente las aguas residuales de los municipios de Casarrubuelos y Torrejón de Velasco.

En consecuencia, el caudal de vertido generado por el "Parque Logístico ERGON 42" podrá ser tratado en la ampliación de la EDAR de El Guatén una vez entre en servicio tanto la ampliación de la EDAR como la nueva EDAR prevista en el municipio de Torrejón de la Calzada u otra nueva EDAR en el Sistema Guatén.

En el caso de que se pretenda el desarrollo del sector previamente a la puesta en servicio de dichas infraestructuras, se deberán depurar los vertidos generados, de manera transitoria, en una EDAR de gestión privada a ubicar en el interior del sector que deberá contar con las autorizaciones de la Confederación Hidrográfica del Tajo y de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura.

Respecto a la red de saneamiento:

La red de saneamiento interior propuesta para el "Parque Logístico ERGON 42"es de tipo separativa.

En ningún caso las aguas de lluvia procedentes de cubiertas, patios o cualquier otra instalación interior de las parcelas podrán incorporarse a la red de aguas negras del sector. Las aguas de lluvia se incorporarán a la red de aguas pluviales que deberá verter a cualquier cauce público

Canal de Isabel II, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929. Inscripción 1ª. Denominación en inscripción 34, NIF A86488087, Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid.

cuyo destino no sea la red de alcantarillado de aguas negras y cumplir la normativa y condicionantes que marque la Confederación Hidrográfica del Tajo al respecto. Por este motivo, se dispondrán dos acometidas de saneamiento en cada área edificable: una para aguas negras y otra para pluviales.

En relación con las aguas residuales se seguirá el esquema de saneamiento contemplado en el *Estudio de Diagnosis y Plan Director de la Red de Drenaje Urbano del Municipio de Torrejón de Velasco*, de fecha diciembre de 2013, ejecutando un colector de aguas residuales desde el "Parque Logístico ERGON 42" hasta la ampliación de la EDAR de El Guatén.

No deberá incorporarse a los colectores y emisarios gestionados por Canal de Isabel II, S.A. y de titularidad de la Comunidad de Madrid o de Canal de Isabel II, un caudal de aguas residuales diluido con las primeras aguas de lluvia superior a cinco veces el caudal punta de las aguas residuales aportadas por la actuación.

Por otro lado, y en cumplimiento con lo recogido tanto en el *Real Decreto 1290/2012* como en el *Real Decreto 638/2016 por los que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico*, el Proyecto de urbanización deberá contemplar la implantación de Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenible (SUDS), o tanques de laminación, que reduzcan/laminen la incorporación en la red de alcantarillado de las aguas de lluvia. Para la implantación de estas infraestructuras se deberán disponer los terrenos necesarios en el interior de la actuación. En cuanto a la gestión de los SUDS, se debe indicar que ésta no será competencia del Canal de Isabel II S.A.

Además, en el proyecto de urbanización del sector, se tendrá que garantizar que las aguas de escorrentía exteriores al ámbito de la actuación, y que discurran por vaguadas que hayan sido obstruidas por las obras de urbanización, no se incorporen a la red general de saneamiento por el que circulen aguas residuales.

Por otro lado, en la documentación recibida se indica que se ha previsto en una parcela interior del sector una balsa de laminación con una capacidad de almacenamiento de aguas de lluvia de aproximadamente 13.000 m^3, para su laminación previo al vertido al arroyo del Camino de Madrid. Se recuerda que Canal de Isabel II, S.A. no se hará cargo de la gestión de dicha balsa.

El proyecto de la red de saneamiento que se incluya en el Proyecto de Urbanización deberá cumplir las vigentes *Normas para Redes de Saneamiento* en Canal de Isabel II, S.A. y remitirse a la **Ventanilla Única de Atención a Promotores** del **Área Planeamiento** de Canal de Isabel II, S.A. para, si procede y tras la revisión de la documentación aportada, comenzar la tramitación de la respectiva Conformidad Técnica.

Por último, se recuerda que se deberá cumplir la *Ley 10/1993, de 26 de octubre, sobre Vertidos Líquidos Industriales al Sistema Integral de Saneamiento*, y modificaciones posteriores.

Canal de Isabel II, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929. Inscripción 1ª. Denominación en inscripción 34, NIF A86488087, Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid.

Se adjunta en el **Anexo I** un plano en el que se ubica el "Parque Logístico ERGON 42" y se representan las infraestructuras de saneamiento y depuración indicadas.

Respecto de los costes de infraestructuras y su repercusión a los nuevos desarrollos urbanísticos:

Se informa en cuanto al deber del promotor del "Parque Logístico ERGON A42" de contribuir a la financiación de las infraestructuras necesarias para asegurar la conexión con las redes generales y para reforzar, mejorar o ampliar tales redes cuando sea necesario para compensar el impacto y la sobrecarga que suponga la puesta en uso del ámbito de actuación, de acuerdo con lo establecido en la *Ley 9/2001 de Suelo de la Comunidad de Madrid*, en el *Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana*, y en el capítulo III del Título II del *Reglamento de Gestión Urbanística para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana*, aprobado por Real Decreto 3288/1978, de 25 de agosto.

Con fecha 31 de mayo de 2006, se firmó una *Adenda al Convenio para la Gestión de los servicios de abastecimiento entre el Ilmo. Ayuntamiento de Torrejón de Velasco y el Canal de Isabel II para la ejecución de infraestructuras hidráulicas*, en la que se definen las infraestructuras hidráulicas de abastecimiento, saneamiento y depuración necesarias para el desarrollo de los crecimientos previstos en el Plan General de Ordenación Urbana del municipio, así como el coste total de las mismas y las cantidades a repercutir a cada uno de los ámbitos pendientes de desarrollo. En dicho Convenio se especifica en la CLAÚSULA QUINTA lo siguiente: "*En cuanto a la infraestructura hidráulica necesaria para el desarrollo de los sectores SUNP-1 y SUNP-2, recogidos en el Plan General de Torrejón de Velasco y clasificados como urbanizables no programados, se deberá elaborar una nueva Adenda de Cofinanciación en la que se estudien y aborden la necesidades hidráulicas de estos sectores*".

Por tanto, se deberá firmar un nuevo *Convenio para la ejecución de infraestructuras hidráulicas* entre el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco, Canal de Isabel II, S.A. y Canal de Isabel II en el que se incluirá el Sector SUNP-1 del planeamiento vigente, o el nuevo "Parque Logístico ERGON A42" como parte del desarrollo del Sector SUNP-1. En dicho Convenio se definirán y valorarán las infraestructuras hidráulicas de abastecimiento, saneamiento y depuración necesarias, repercutiendo la ejecución de las mismas proporcionalmente a los caudales de abastecimiento y de vertido.

Canal de Isabel II, S.A. condicionará las Conformidades Técnicas de la red de distribución, de la red de alcantarillado y de la red de agua para riego del Proyecto de Urbanización del "Parque Logístico ERGON A42" a la firma de dicho Convenio para la ejecución de infraestructuras hidráulicas y al pago previo del importe que corresponda de la aplicación de las repercusiones unitarias resultantes, y al cumplimiento, por parte de su promotor, de los condicionantes incluidos en los informes emitidos por Canal de Isabel II, S.A.

Así mismo, Canal de Isabel II, S.A. condicionará la recepción de la red de distribución del sector y la conexión de las redes de distribución, de riego y de saneamiento, a los Sistemas Generales de

Canal de Isabel II, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929, Inscripción 1ª. Denominación en inscripción 34, NIF A86488087, Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid.

Abastecimiento, Saneamiento y Depuración, y si procede de Reutilización, adscritos a Canal de Isabel II, S.A. a la puesta en servicio previa de las infraestructuras que resulten necesarias para garantizar el abastecimiento, saneamiento, depuración y reutilización del sector.

Para cualquier aclaración de este informe en cuanto a la solución, criterios técnicos utilizados y/o servicios implicados, el promotor de la actuación se podrá poner en contacto con la **Ventanilla Única de Atención a Promotores** del **Área Planeamiento** de Canal de Isabel II, S.A., a través de la siguiente dirección de correo: promotores@canal.madrid

Lo que se comunica para su información y efectos oportunos.

CUESTA MARTÍN-GIL LUIS MARÍA - 01495330P AUTH

Firmado digitalmente por CUESTA MARTÍN-GIL LUIS MARÍA - 01495330P AUTH
Fecha: 2022.12.23 10:51:51 +01'00'

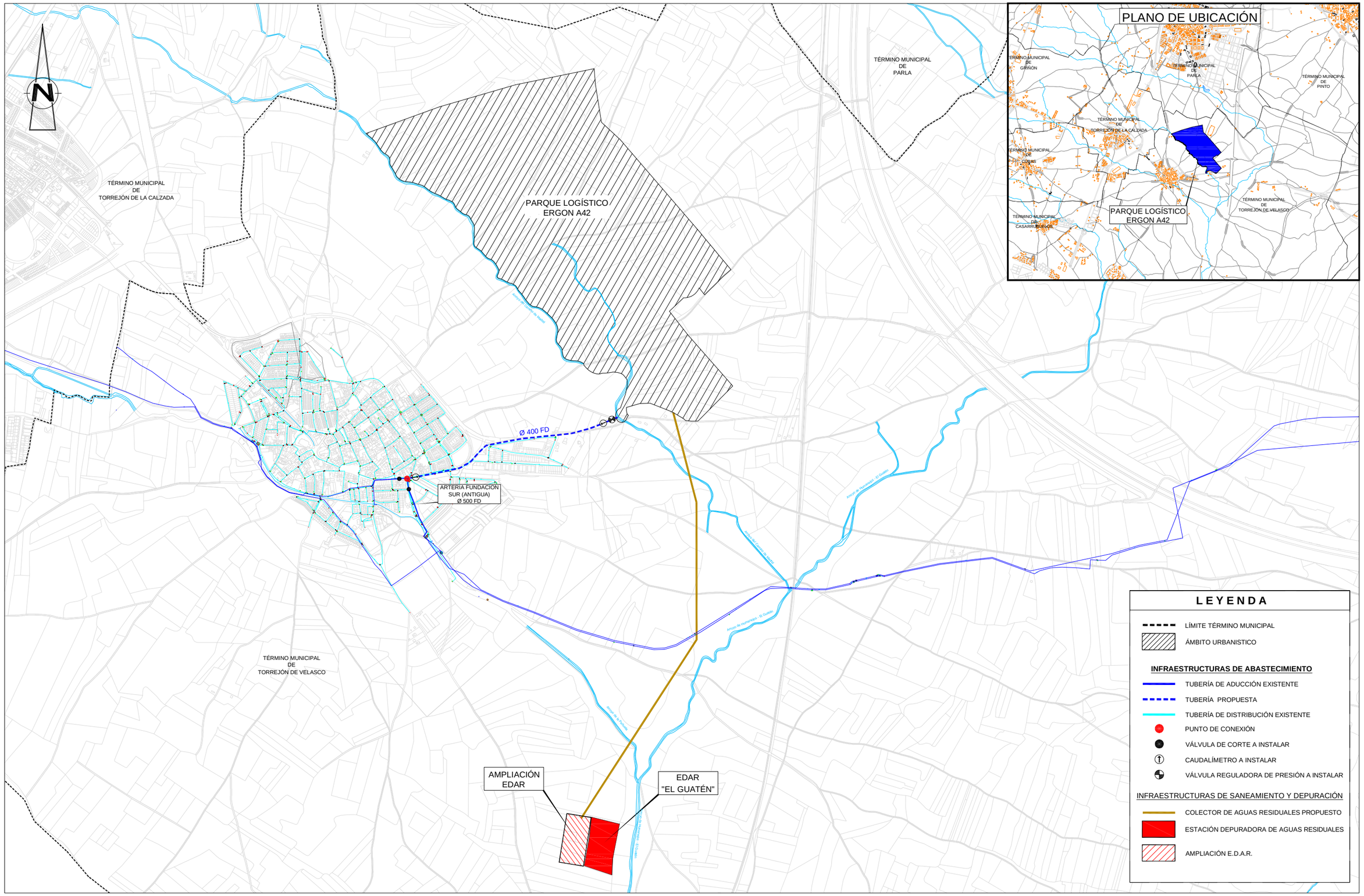
Luis Cuesta Martín-Gil
JEFE DEL ÁREA PLANEAMIENTO

Canal de Isabel II, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929, Inscripción 1ª. Denominación en inscripción 34, NIF A86488087, Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid.

ANEXO I

PLANO DE INFRAESTRUCTURAS HIDRÁULICAS

Canal de Isabel II, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929. Inscripción 1ª. Denominación en inscripción 34, NIF A86488087, Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid.



Canal de Isabel II	DIRECCIÓN COMERCIAL	SUBDIRECCIÓN DE COORDINACIÓN MUNICIPAL Y PLANEAMIENTO Área Planeamiento		ESCALA: 1:18.000 FECHA: Dic. 2022	TITULO: PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL PARQUE LOGÍSTICO ERGÓN A42 (TORREJÓN DE VELASCO)	PLANO PLANTA GENERAL	Num. DEL PLANO / HOJA DE	HOJA

Comunidad de Madrid

Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE,
VIVIENDA Y AGRICULTURA

Ref.: LBS/mbm

ASUNTO: **Informe:** **N/Ref. 759_22 EVA220191**
Expte: **SEA 26.49/22**
PARQUE LOGISTICO ERGON A42
Promotor: **ERGON LOGISTIC PARKS A42 S.L,**
T.M.: **Torrejón de Velasco**

En relación al asunto referenciado, vista la propuesta de informe del Área de Conservación de Flora y Fauna y de la unidad de Parques Regionales, esta Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales informa lo siguiente:

1. OBJETO

El objeto del presente documento es informar en relación con la solicitud de informe realizada por el Área de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Descarbonización y Transición Energética, con registro de entrada en esta unidad administrativa referencia nº 10/925451.9/22, relativa al Documento Inicial del Proyecto denominado "PARQUE LOGISTICO ERGON A42", promovido por Ergon Logistic Parks A42, S.L, en el término municipal de Torrejón de Velasco.

El proyecto, según el promotor, contempla la implantación en la segunda corona del eje de la autovía radial Madrid-Toledo (A42) de un gran espacio de uso logístico-avanzado, partiendo de una necesidad no cubierta en la Comunidad Autónoma de Madrid, ofreciendo un producto vanguardista a nivel digital y tecnológico, con un alto grado de sostenibilidad y eficiencia energética, contribuyendo en la lucha contra el cambio climático, diseñado desde su planteamiento inicial para ofrecer formación y empleo de calidad y permanencia.

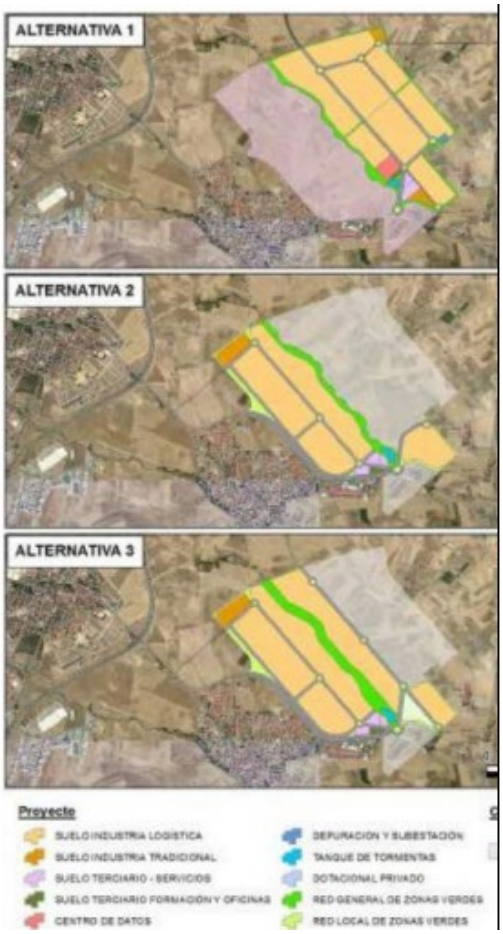
La superficie de implantación es de 153 has incluyendo los terrenos precisos para las infraestructuras necesarias para realizar las conexiones necesarias, al norte del término municipal de Torrejón de Velasco. Edificabilidad.: 817.191 m2 / 81 ha. Inversión prevista: 570 M€

Se pretende modificar el uso proviso en el PGOU de SUNP-1 residencial a suelo industrial (Logística). Tipología de construcción: Las instalaciones que promueve Ergon Logistic Park A42, S.L., están concebidas con un formato de naves big box, de alta eficiencia energética. Se hace una valoración preliminar de tres alternativas para la ubicación de este polígono, valorándose para ello la calidad sonora, DPH, avifauna, corredor ecológico, patrimonio cultural, vías pecuarias y contaminación de los suelos, resultado preferida por el promotor la **alternativa 1**

Los terrenos están clasificados en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Torrejón Velasco, documento que fue aprobado definitivamente por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid, celebrado en fecha 25 de julio de 2000, y publicado en el B.O.C.M el viernes 31 de agosto de 2000, como Suelo Urbanizable No Programado, SUNP-1 residencial, que no se ha desarrollado en los últimos 19 años por falta de demanda real residencial, uso para el que estaba previsto.

Los accesos programados se ubican en Suelo Urbanizable No Sectorizado (término municipal de Torrejón de Velasco) y Suelo No Urbanizable Protegido (términos municipales de Torrejón de Velasco y Parla).

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12028760684342408195O7



Factor ambiental afectado	Impactos potenciales Alternativa 1	Impactos potenciales Alternativa 2
Calidad sonora	No significativo	Significativo
Dominio Público Hidráulico	Significativo	Significativo
Avifauna	No significativo	Significativo
Corredor ecológico	Significativo +	No significativo
Patrimonio cultural	No significativo	Significativo
Vías pecuarias	No significativo	Significativo
Calidad de los suelos	Significativo	Significativo +

2. MARCO NORMATIVO

- Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.
- Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad Decreto 18/92, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres.
- Decreto 40/1998, de 5 de marzo, por el que se establecen normas técnicas en instalaciones para la protección de la avifauna.
- Real Decreto 1997/1995, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. - Decreto 18/1992, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestres y crea la categoría de «Árboles Singulares».
- Ley 2/91, de 14 de febrero, para la Protección y Regulación de la Fauna y Flora Silvestres de la Comunidad de Madrid.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12028760684342408195O7

3. CONSIDERACIONES.

Tras el oportuno análisis de la documentación aportada y visitada la zona por personal técnico se comprueba lo siguiente:

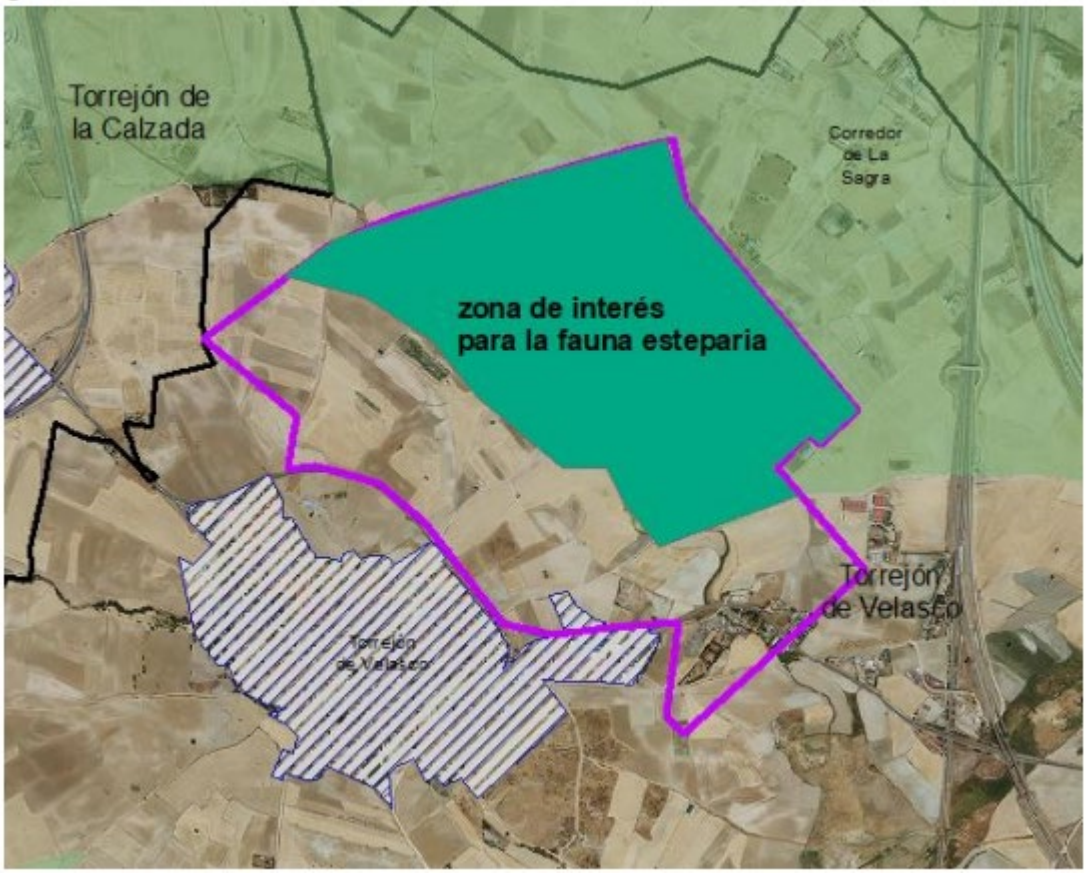
- El proyecto se localiza fuera del ámbito ordenado del Parque Regional del Curso Medio del río Guadarrama y su entorno
- Fuera de la Zona Especial de Conservación ES 3110005 "Cuenca del río Guadarrama" y fuera de las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA). Es decir, fuera de espacios protegidos Red Natura 2000.
- En la zona no se localizan hábitats de la Directiva 97/62/CEE del Consejo, de 27 de octubre de 1997, por la que se adapta al progreso científico y técnico la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservación de los hábitats naturales y de fauna y flora silvestre.
- La zona se ubica fuera de Montes Preservados, según lo establecido en el anexo cartográfico de la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid.
- El proyecto se encuentra fuera de Montes de Utilidad Pública y de montes gestionados por la Comunidad de Madrid.
- El proyecto se sitúa sobre terrenos actualmente dedicados principalmente al cultivo agrícola de cereal de secano.
- En el área del proyecto discurre el arroyo del Camino de Madrid y el arroyo Humanejos, por lo que se estará a lo que determine la Confederación Hidrográfica del Tajo como órgano competente en la materia.
- El proyecto afecta por los accesos programados a las Vías Pecuarias Vereda de Valdemoro y Vereda del Camino de Madrid, por lo que se estará a lo que determine el Área de Vías Pecuarias como órgano competente en la materia.
- Dicho todo esto, sin embargo, el proyecto se encuentra próximo al Área Importante para la Conservación de las Aves y la Biodiversidad en España la IBA 393 - Torrejón de Velasco - Secanos de Valdemoro, por lo que se informa de lo siguiente
  - ➢ <u>EXISTENCIA DE DE ESPECIES CATALOGADAS.</u>

    De acuerdo con la documentación obrante en esta dirección general, las parcelas se ubican en una zona potencial de reproducción de aguilucho cenizo, zona de alimentación del cernícalo primilla y zona potencia de presencia de alcaraván, sisón y avutarda, todas ellas en la lista de especies incluidas en el catálogo regional de especies amenazadas de la Comunidad de Madrid.

    Desde el punto de vista de Conservación de la Flora y Fauna silvestre las tres alternativas se encuentran una zona sensible para la conservación de aves esteparias, suponiendo dicha actuación la desaparición de un hábitat (terrenos de cultivos de secano) que con presencia de avifauna esteparia amenazada (aguilucho cenizo, cernícalo primilla y ocasionalmente alcaraván, sisón y avutarda), incluidas en el Anexo IV de la Ley 42/2007 de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

    En particular dicha afección sería significativa y directa, por afectar a territorios estables de nidificación de aguilucho cenizo. Así como territorio de paso y presencia ocasional de avutarda (Otis tarda) y de Sisón (Tetrax tetrax). Así mismo, se vería afectado directamente el territorio de alimentación de la colonia de cernícalo primilla (Falco naumanii), existente en Torrejón de Velasco, especie también incluida en el anexo IV de la Ley 42/2007, y como en Peligro de Extinción en Decreto 18/1992, de 26 de marzo por el que se aprueba el Catálogo Regional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres y se crea la categoría de árboles singulares.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12028760684342408195O7



➢ CONECTIVIDAD.

La denominada Alternativa 1 ocupa una porción importante (aproximadamente 140ha) del Corredor de la Sagra de la red de corredores ecológicos de la Comunidad de Madrid. Corredor que une mediante hábitats propicios para aves esteparias, los Parques Regionales “Curso medio del río Guadarrama” y el PR del Sureste, que coinciden con los espacios Red Natura 2000 ZEC “Cuenca del río Guadarrama” y ZEC “Vegas, Cuestas y Páramos del Sureste de Madrid”. Esta ocupación no puede suplirse por la adecuación prevista del entorno del arroyo del Camino de Madrid

4. CONCLUSIONES

En relación con la solicitud de informe realizada por el Área de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Descarbonización y Transición Energética, con registro de entrada en esta unidad administrativa referencia nº 10/925451.9/22, relativa al Documento Inicial del Proyecto denominado “PARQUE LOGISTICO ERGON A42”, promovido por Ergon Logistic Parks A42, S.L, en el término municipal de Torrejón de Velasco, por la que solicita informe sobre los aspectos que el promotor debe tener en cuenta para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental, así como todas aquellas propuestas e indicaciones que estime conveniente para la evaluación ambiental del proyecto, se informa lo siguiente:

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12028760684342408195O7

Desde este ámbito competencial de esta Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales, se considera que la actuación puede suponer una afección significativa y directa, sobre las especies de fauna protegidas presentes en la zona, por tanto, será necesario que se cumplan las siguientes condiciones para que pueda ser considerada viable la actuación:

- De las 3 alternativas estudiadas, a priori y con los datos obrantes en esta área, la denominada alternativa 2 es la que se considera que tendría una menor afección sobre la avifauna.
- Se considera necesario llevar a cabo un estudio faunístico, siguiendo la metodología de la Guía Metodológica para la valoración de repercusiones de la actuación sobre especies de avifauna esteparias cuyo trabajo de campo abarcará un ciclo faunístico completo (1 año), realizado por titulados universitarios con competencias en materia de fauna protegida, recomendándose que éstos tengan una experiencia contrastable e seguimientos de fauna. Se procurará detectar las posibles zonas de interés local para la avifauna (áreas de reproducción, alimentación, descanso, incluyendo abrevaderos o dormideros), contrastando y completando la información de gabinete.
- En cuanto a la Pérdida de hábitat de aves esteparias, en el caso de que no existan alternativas que puedan evitar la afección sobre la zona de interés como hábitat de aves esteparias amenazadas, sería conveniente exigir la compensación por la pérdida de dicho hábitat mediante actuaciones agroambientales que se establezcan en cultivos de secano de la zona de la Sagra madrileña.

Este informe se refiere únicamente al ámbito competencial de la Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales, y no exime de cuantos otros informes y autorizaciones que, en base a la normativa vigente, deban emitir otros organismos públicos y/o entidades públicas o privadas, en relación al tema tratado.

Madrid, a fecha de firma
El Director General de
Biodiversidad y Recursos Naturales

Fdo.: Luis del Olmo Flórez

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 1202876068434240819507

ANEXO 03

INFORMES EMITIDOS EN LA EVACUACIÓN DE CONSULTAS DE LA APROBACIÓN INICIAL

OCTUBRE 2024

Álvaro Martín Torrejón (1 de 1)
Concejal
Fecha Firma: 20/06/2024
HASH: 4b7eacb8154d01e77c2710d2c6d2b4d6

A LA CONSEJERÍA
DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR
DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO
Comisión de Urbanismo de Madrid
c/ Alcalá 16, 28014 Madrid

APROBACIÓN INICIAL DEL PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL
Ergon Logistics Park A-42

D. Álvaro Martín Torrejón, mayor de edad, con Documento Nacional de Identidad n.º 47.036.303-S, con domicilio a efectos de notificaciones en plaza de España, Nº 1 (28990) de Torrejón de Velasco -Madrid-, actuando en nombre y representación del **AYUNTAMIENTO DE TORREJÓN DE VELASCO**, como Primer Teniente de Alcalde, como se acredita con el Poder que se adjunta como **DOCUMENTO N.º 1**, ante esta Administración comparezco, y como mejor en Derecho proceda, **DIGO:**

I. Que con fecha **20 de mayo de 2024** se publicó en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid n.º 119, el Acuerdo 47/2024 de la Comisión de Urbanismo de Madrid, de 25 de abril de 2024, relativo a la aprobación inicial del Proyecto de Alcance Regional de Ergon Logistic Park A-42, en los términos municipales de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada (en adelante, "**Acuerdo de aprobación inicial del PAR Ergon**").

II. Que, de acuerdo con el referido Acuerdo de aprobación inicial del PAR Ergon, **se insta al Ayuntamiento de Torrejón de Velasco para que, en el plazo de un mes, formule alegaciones en el trámite de audiencia**, de conformidad con el procedimiento legalmente establecido en el artículo 37.b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo ("**Ley 9/1995**"), en relación con el artículo 37 de la Ley 21/2013. De 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental ("**LEA**").

Que, dentro del plazo conferido al efecto, se presentan las siguientes,

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 17

ALEGACIONES

PRIMERA.- ANTECEDENTES.

1º.- Con fecha **28 de abril de 2021**, D. Rafael de la Cuadra Ribes, en representación de la entidad Ergon Logistic Park A42, S.L. (en lo sucesivo, el "**Promotor**" o "**ERGON**") **solicitó a la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, informe sobre el alcance económico regional del Proyecto** de Parque logístico y de soporte a la digitalización "ERGON A42" en el municipio de Torrejón de Velasco, a efectos de su tramitación como proyecto de alcance regional, conforme a lo previsto en el artículo 33.1.c) y d) de la Ley 9/1995.

2º.- En atención a la referida solicitud del Promotor, la Dirección General de Política Económica, dependiente de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, emitió **Informe de fecha 31 de agosto de 2021**, en el que se concluía que **el proyecto podía presentar un impacto relevante, efectivo, duradero y de suficiente intensidad en el desarrollo económico y social de la Comunidad de Madrid, como para ser calificado como Proyecto de Alcance Regional** de acuerdo con la redacción entonces vigente de la Ley 9/1995.

3º.- Con fecha **12 de abril de 2023**, la **Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales** de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, emitió **Informe** en el que se planteaban alternativas al proyecto inicial presentado por el Promotor, dadas las afecciones existentes sobre el Corredor Ecológico de la Sagra.

A consecuencia de este Informe de 12 de abril de 2023, **el Promotor modificó el Proyecto** - mediante la incorporación de Adenda al mismo - cambiando la alternativa de ubicación inicialmente elegida y, consecuentemente, solicitó de nuevo Informe a la Dirección General de Promoción Económica e Industrial (así denominada en atención a la nueva estructura organizativa de la Consejería) respecto de la nueva versión del Proyecto Ergon A-42.

4º.- Con fecha **23 de junio de 2023**, la **Dirección General de Promoción Económica e Industrial** emitió **segundo Informe** en el que se reiteraba en las conclusiones del informe emitido con anterioridad, en fecha 31 de agosto de 2021.

5º.- A la vista de los referidos informes, el Promotor, en fecha **9 de octubre de 2023**, atendiendo al procedimiento legalmente establecido en el artículo 35.b) de la Ley 9/1995 para la elaboración, promoción y ejecución de un Proyecto de Alcance Regional, presentó ante la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo **solicitud de declaración de interés regional del Proyecto ERGON 42**.

A la referida solicitud el Promotor acompañó la siguiente documentación:

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 2 de 17

(i) Adenda a la Memoria justificativa de la declaración de interés regional, adaptada a la modificación de la regulación de los PAR operada por la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid ("Ley 11/2022") y al Informe de la Dirección General de Biodiversidad de 12 de abril de 2023;

(ii) Anexo gráfico;

(iii) Informe de 31 de agosto de 2021, de la Dirección General de Política Económica; e,

(iv) Informe de 23 de junio de 2023, de la Dirección General de Promoción Económica e Industrial.

6º.- Con fecha **19 de octubre de 2023**, la Dirección General de Promoción Económica e Industria de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, dictó Resolución por la que se emitía **Declaración de Interés Regional** del Proyecto de Parque Logístico "ERGON 42" en el municipio de Torrejón de Velasco (en adelante, "**Declaración de Interés Regional**" o "**DIR**").

7º.- Con fecha **20 de mayo de 2024** se publicó en el Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma de Madrid n.º 119, Acuerdo 47/2024, de 25 de abril, de la Comisión de Urbanismo de Madrid, relativo a la **aprobación inicial del Proyecto de Alcance Regional de Ergon Logistic Park A-42**, en los términos municipales de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada.

8ª. Sirva de precedente el **apoyo por parte del AYUNTAMIENTO DE TORREJÓN DE VELASCO a este proyecto**, que supondrá una mejora de la calidad de vida y una dinamización empresarial y de empleo del propio municipio y de todo el sur de la Comunidad de Madrid.

A continuación, efectuamos las correspondientes alegaciones.

SEGUNDA.- SOBRE LA INSUFICIENCIA DEL PRECEPTIVO ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO JUSTIFICATIVO DE LA VIABILIDAD DEL PAR ERGON.

Del análisis de la documentación obrante en el expediente administrativo y expuesta al público para la sustanciación del presente trámite de audiencia, el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco ha advertido deficiencias materiales en el estudio económico-financiero justificativo de la viabilidad del Proyecto de Alcance Regional "ERGON 42".

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 3 de 17

Como se expondrá a continuación, en la Memoria del PAR ERGON A42 – *"Documento _I_Memoria"*, *"Ergon_A42_Memoria PAR"*, *páginas 136 a 148* – **únicamente se justifica la solvencia económico-financiera de P3 SOCIMI LOGISTIC PARKS SOCIMI, S.A** (en adelante, "**P3 SPAIN SOCIMI**") quien, como destinatario principal del proyecto ERGON A42, será quien se encargue de la ejecución del mismo. Sin embargo, **no se facilita** en la Memoria ni en el conjunto de documentación facilitada, **el preceptivo análisis de la viabilidad económica del Proyecto en sí mismo**, **que difiere sustancialmente de la acreditación de capacidad económica o solvencia que presente la entidad encargada de la gestión y ejecución del Proyecto de Alcance Regional**.

De conformidad con lo establecido en el **artículo 36.1.g)** de la Ley 9/1995, los Proyectos de Alcance Regional contendrán entre las determinaciones y los documentos siguientes:

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

De la literalidad del citado precepto se deduce, con suma claridad, que el estudio económico-financiero - determinación mínima e ineludible para la aprobación y ejecución de un Proyecto de Alcance Regional – exige realizar un análisis de viabilidad y sostenibilidad desde una doble perspectiva:

(i) **La justificación de la viabilidad, en términos económicos, del PAR, en relación al coste total previsto para su ejecución** – bajo la tradicional fórmula de ingresos previsiblemente generados por el Proyecto menos los gastos/costes totales que supone su ejecución - ; y, cumulativamente,

(ii) **La acreditación de la capacidad de la entidad responsable de la ejecución del PAR,** con expresa indicación de los medios (propios y ajenos) que se encuentran a su disposición para hacer frente al coste total del proyecto.

Sin perjuicio de la regulación específica que ofrece el artículo 36.1.g) de la Ley 9/1995 respecto al Estudio económico-financiero de un Proyecto de Alcance Regional, la ausencia de mayor concreción normativa en dicho texto legal, unido a la reciente novedad de la regulación actual de la que goza esta figura – tras la modificación operada por la Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 4 de 17

de la Administración de la Comunidad de Madrid ("**Ley Ómnibus**") – exige poder aplicar normativa adicional a la misma.

Así, y con carácter previo, es preciso delimitar la configuración jurídica de la figura del Proyecto de Alcance Regional en la normativa autonómica de ordenación del territorio de la Comunidad de Madrid, esto es, en la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo – cuyas disposiciones a las que esta parte hará referencia, se encuentran en vigor -. Para, con el debido rigor jurídico, justificar seguidamente la aplicación supletoria de la regulación contenida en el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana ("**RDLeg 7/2015**").

El artículo 14 de la Ley 9/1995, que regula los instrumentos o Planes de la Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, precisa que los referidos instrumentos de ordenación del territorio pueden desarrollarse también a través de "***Actuaciones de Interés Regional***". Actuaciones de Interés Regional que se concretan, de acuerdo con el artículo 20 de la L9/1995, "*en Zonas de Interés Regional* y ***en Proyectos de Alcance Regional***".

Sin embargo**, los Proyectos de Alcance Regional no sólo gozan de naturaleza de instrumento de ordenación del territorio, sino que, adicionalmente**, y dada la transformación que del uso del suelo pueden realizar – como en el caso que nos ocupa, en que se transforma el uso residencial en industrial de los suelos afectos por el Parque Logístico ERGON A42 - **constituyen una actuación urbanística**; aspecto que expresamente recoge el artículo 19.1 de la L9/1995.

En esta línea, de hecho, lo reconoce el mismo Promotor cuando en el Anexo 7 "*Antecedentes administrativos*" de la Memoria del PAR ERGON A42, en respuesta al escrito presentado por el Alcalde del Ayuntamiento de Pinto, D. Juan Diego Ortiz González, con fecha 17 de noviembre de 2022 (por el cual traslada el informe suscrito por el Arquitecto Municipal) en el seno del procedimiento de viabilidad en principio en la elaboración del proyecto, señala:

> "***los principios de sostenibilidad económica y ambiental que rigen el planeamiento urbanístico no son ajenos a la ordenación territorial y las previsiones del PAR parten de estas premisas***"

Por tanto, dada la doble naturaleza de esta figura, es aceptable la aplicación supletoria a la misma de la regulación contenida en el RDLeg 7/2015, en lo que a estos efectos interesa: la regulación del estudio económico-financiero (memoria de viabilidad económica, de acuerdo con la denominación ofrecida en el artículo 22.5 del RDL 7/2015) de los instrumentos y planes urbanísticos y de ordenación territorial.

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 5 de 17

El **artículo 22.5 del RDL 7/2015** exige "*La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística*, ***requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad*** (…)".

De modo que, teniendo en consideración que los Proyectos de Alcance Regional, tal y como quedan definidos por el artículo 14 y 20 de la L9/1995, son Instrumentos de ordenación territorial y urbanística, sus determinaciones deberán respetar lo dispuesto en el mencionado artículo 22.5 del RDL 7/2015.

Por ende, en aplicación de los preceptos señalados *ut supra*, los Proyectos de Alcance Regional deberán contener entre sus determinaciones un Estudio económico-financiero que:

(a) justifique la **viabilidad del Proyecto en términos de rentabilidad del mismo**; y,

(b) la **sostenibilidad y capacidad económica de la entidad encargada de la ejecución** del Proyecto.

Estudio económico-financiero cuya exigencia, bajo esta doble vertiente, se sostiene en la necesidad de que **"*se proporcionen las fuentes de financiación que pongan de manifiesto la viabilidad y seriedad de la actuación urbanística, pues así lo exige el interés general*"** (STS (Contencioso) de 17 de septiembre de 2010 (Rec. 2239/2006)) y **cuya ausencia, "*no sólo constituiría una infracción de estos preceptos sino que, además, produce indefensión para los interesados que carecerían de la base indispensable para poder combatir las apreciaciones financieras*"** (STS (Contencioso) de 12 de febrero de 2010 (Rec. 6101/2005)).

En la misma línea, se ha pronunciado el Alto Tribunal en su STS (Contencioso) de 7 de junio de 2018 (Rec. 692/2017), que recoge los requisitos cuya concurrencia determinará la exigencia de un Estudio Económico-Financiero detallado y completo, so pena de nulidad radical del instrumento de planeamiento – trasladable al Proyecto que nos ocupa, en tanto que instrumento de planeamiento expresamente concebido en el artículo 14 de la Ley 9/1995 -:

> *"En relación con los recientes pronunciamientos jurisprudenciales sobre **la exigencia del Estudio Económico Financiero**, en los distintos instrumentos de planeamiento, en nuestra STS de 19 abril 2012 (Recurso de Casación 51/2009) sintetizamos la doctrina de la Sala Tercera, en los siguientes términos:*
>
> *1.º. Que la jurisprudencia no ha devaluado o reducido dicha exigencia del Estudio Económico Financiero, habiendo ratificado, por el contrario, como regla general, la*

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 6 de 17

necesidad y exigencia de su concurrencia como elemento esencial de los diversos instrumentos de planeamiento. (…)

2.º. ***Que ninguno de los instrumentos de planeamientos está exceptuado del Estudio Económico Financiero****.*

3.º. Que hemos tratado de perfilar el contenido del necesario ***Estudio Económico Financiero****,* ***que pretende conocer "la viabilidad económica de la actuación concernida"****. Así en la STS de 19 de marzo de 1994 ya se decía y exigía: ""requiriéndose no ya una cuenta analítica exhaustiva, sino que* ***es suficiente con que indique las fuentes de financiación que quedarán afectas a la ejecución del Plan, de acuerdo con la previsión lógica y ponderada*** ***que garantice la real posibilidad de su realización****, en función de la importancia de las determinaciones del planeamiento" ".*

Por su parte, en la más reciente STS de 16 de febrero de 2011 (RC 1210/2007) con cita de las SSTS de esta Sala de 21 de enero de 1992, 31 de mayo de 2001, 28 de octubre de 2009, 30 de octubre de 2009 y 12 de febrero de 2010, ha señalado que, en síntesis, ""Tales previsiones del ordenamiento urbanístico han determinado que la jurisprudencia haya requerido, entre la documentación de los Planes, ***la necesaria previsión del capital exigido por las actuaciones en él previstas y la de sus fuentes de financiación, para concluir que su ausencia vicia el Plan****, al convertirlo en* ***mera apariencia****, fuente de inseguridad jurídica y de desprestigio normativo"".*

4.º. Que, en todo caso, cualquier litigio debe resolverse atendiendo de forma casuística a las concretas circunstancias que en él concurren.

SÉPTIMO: Se señala, por último, que ***no es lo mismo imputar que el estudio económico es insuficiente y poco justificado, que sostener que el planeamiento es inviable económicamente. Tal matiz diferenciador, parece olvidar que, con carácter general, la consecuencia de la falta de justificación económica del Plan conlleva que su viabilidad económica carezca del necesario soporte para hacer viable su ejecución"****.*

Por consiguiente y, en aplicación de la legislación y jurisprudencia anteriormente citada, se acreditará a continuación la clara insuficiencia de un Estudio económico-financiero completo y detallado que garantice la viabilidad del proyecto en términos de rentabilidad del mismo. No bastando a tales efectos la acreditación de la capacidad económica de la entidad encargada de su ejecución (P3 SPAIN SOCIMI).

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 7 de 17

Así, en lo que respecta a la viabilidad del proyecto en términos de rentabilidad económica del mismo - parte integrante necesariamente del Estudio económico-financiero de acuerdo con el artículo 36.1.g) de la Ley 9/1995 - **no se recoge en la Memoria del PAR ERGON A42 referencia alguna a las formas de financiación que quedarán afectas a la ejecución del Proyecto, ni , mucho menos, un desglose pormenorizado de las mismas**

Se evade por tanto la obligación legalmente impuesta en el artículo 22.5 del RDLeg 7/2015 a todo instrumento de ordenación del territorio y planeamiento urbanístico, de incorporar a los mismos una previsión lógica y ponderada que garantice la real posibilidad de realización del mismo.

Como se aprecia en el epígrafe 2 "*Estudio económico-financiero*" de la Memoria del PAR ERGON A42, únicamente se recoge en el mismo un resumen del presupuesto estimativo global de la inversión – **658.143.544, 76 euros** -, pero no consta en el mismo referencia alguna a las fuentes de financiación con las que P3 SPAIN SOCIMI deberá debidamente soportar la cuantiosa inversión prevista.

2. Estudio económico-financiero

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

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

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 8 de 17

Sin perjuicio de que esta deficiencia de que adolece el estudio económico-financiero presentado, es causa *per se* de anulabilidad del Acuerdo de aprobación inicial del PAR ERGON A42 (artículo 48 de la Ley 39/2015), de acuerdo con el criterio jurisprudencial anteriormente señalado, **la falta de indicación de las fuentes de financiación que pongan de manifiesto la viabilidad y seriedad de la actuación urbanística "*no sólo constituiría una infracción de estos preceptos sino que, además, produce indefensión para los interesados que carecerían de la base indispensable para poder combatir las apreciaciones financieras*";** es decir, **podría implicar la nulidad de pleno derecho del Acuerdo definitivo que en su caso se apruebe**.

TERCERA.- SOBRE LA AUSENCIA DE INDICACIÓN Y CONSTITUCIÓN DE LAS GARANTÍAS EXIGIDAS AL PROMOTOR PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES CONTRAIDAS CONFORME A LO DISPUESTO EN LOS APARTADOS L) Y K) DEL ARTÍCULO 36.1 DE LA LEY 9/1995.

De conformidad con lo establecido en el **artículo 36.1.l) de la Ley 9/1995**, los Proyectos de Alcance Regional – como el que ha sido aprobado inicialmente y sometido al presente trámite de audiencia – deben contener, como una de sus determinaciones y documentación mínima:

"***Garantías que, en su caso, se prestan y constituyen***, *en cualquiera de las formas admitidas en Derecho***, *para asegurar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en la letra anterior en los plazos a que se refiere la letra f)*".

Las garantías a que hace referencia el citado precepto, deben ser indicadas y constituidas por el Promotor, esto es, por la entidad Ergon Logistic Park A42, S.L ("**ERGON**"). Y su finalidad responde a la necesidad de garantizar el cumplimiento por el Promotor, entre otros, "*de los deberes legales derivados del régimen de la clase de suelo resultante del Proyecto y afectación real al destino objetivo prescrito por dicha ordenación, con inscripción registral de esta última obligación antes de la conclusión de la ejecución*" (artículo 36.1.k) de la Ley 9/1995).

Debiendo precisar mi representada que, y sin perjuicio de la claridad de la norma al respecto, **en ningún caso, dicha obligación del Promotor puede entenderse subsumida en el estudio económico-financiero, exigido en virtud del art. 36.1.g) de la Ley 9/1995, que, como**

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 9 de 17

parte del mismo, acredita la capacidad económica y de gestión de la entidad encargada de la ejecución y explotación del PAR.

Imposibilidad de confusión de ambos requisitos que, se ve reforzada dado que ambos papeles, en el supuesto que nos ocupa, no confluyen en la misma entidad: el Promotor del PAR ERGON A42 es Ergon Logistic Park A42, S.R.L. y el encargado de la ejecución y explotación del Proyecto es P3 SPAIN SOCIMI. Lo cual implica que, independientemente de la capacidad económica y de gestión de que disponga PE SPAIN SOCIMI, Ergon Logistic Park A42 debe indicar en la Memoria del Proyecto cuáles son las garantías que va a definir y constituir para el cumplimiento de las obligaciones anteriormente señaladas.

Por su parte, y dada la ausencia de una mayor concreción o desarrollo del artículo 36.1.l) de la Ley 9/1995 en dicho texto legal, es preciso traer a colación la regulación prevista en el **artículo 45.4.a) de la Ley 9/2001** en lo que respecta a la cuantificación de la garantía que deberá prestar todo Promotor en el marco de un Plan de Sectorización.

Precisando a este respecto que, son muchas las similitudes que, en el marco del proyecto que nos ocupa, guardan ambas figuras (Plan de Sectorización y Proyecto de Alcance Regional). Sin perjuicio de que un Plan de Sectorización tiene por objeto el cambio en la clasificación de un suelo urbanizable no sectorizado a suelo urbanizable sectorizado u ordenado - afecta a la clase de suelo -; y un Proyecto de Alcance Regional afecta directamente a la calificación del mismo – mediante la transformación del uso -, ambos instrumentos urbanísticos, que pueden ser promovidos a iniciativa privada, son complementarios.

Complementariedad que se debe, entre otros aspectos, al hecho de que el suelo sobre el que se prevé la implantación del Parque Logístico es un Suelo Urbanizable No Programado o No Sectorizado (según la Ley 9/2001) – el SNUP-1 -, y que, con la implantación sobre el mismo del Proyecto de Alcance Regional devendrá en urbanizado, si bien, con uso industrial (y no residencial). Resulta, por tanto, evidente la complementariedad a la que se hacia referencia.

Así, en virtud de lo dispuesto en el artículo 45.4.a) de la Ley 9/2001:

"*Entre los compromisos que deberán constar en el Plan de Sectorización estarán, al menos, los siguientes:*

a) ***Prestación de garantía ante la Administración por importe mínimo del 10 por 100 del coste total de ejecución*** ***de las obras de urbanización del sector y de los elementos de las redes generales, tanto interiores como exteriores a aquél.*** *Dicha garantía deberá cubrir, en todo caso, las responsabilidades derivadas de incumplimientos e*

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 10 de 17

infracciones, e incluso ser suficiente para acometer eventualmente las labores de restauración de los terrenos".

De la aplicación del artículo 45.4.a) de la Ley 9/2001 en relación con el artículo 36.1.l) de la Ley 9/2001, se deduce que el Promotor deberá constituir ante la Administración una garantía por importe mínimo del 10% del coste total de ejecución de las obras de urbanización del Proyecto y las redes generales de infraestructuras interiores y exteriores asociadas al mismo.

Por tanto, Ergon Logisc Park A42 – Promotor de este Proyecto de Alcance Regional – dada la magnitud de las obligaciones asumidas para llevar a buen término la inversión planteada en el término municipal de Torrejón de Velasco, que **lleva asociada una infraestructura de urbanización cuyo coste total asciende a 40.268.213,77** – de acuerdo con la Memoria del Proyecto de Urbanización presentado por ERGON -, **debería haber constituido una garantía por importe mínimo de 4.026.821,377 euros**. Y ello, al objeto de poder garantizar, de acuerdo con lo dispuesto en los preceptos anteriormente señalados, la seriedad del Proyecto, de la inversión "comprometida" y del cumplimiento de las obligaciones que como Promotor de un PAR le exige la Ley.

No pudiendo alegarse por el Promotor el desconocimiento en la necesidad de aportar esta garantía, debidamente cuantificada, dado que él mismo hace referencia al artículo 45.4.a) de la Ley 9/2001 que regula la misma, en el folio núm. 177 de la Memoria del Proyecto de Alcance Regional "Parque Logístico ERGON A42".

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 11 de 17

A continuación, se incorpora imagen extraída del apartado 14 de la Memoria del Proyecto de Urbanización del PAR ERGON A42 que, bajo la rúbrica "*Resumen de presupuesto de las obras de urbanización*" refleja la estimación del coste total de urbanización del Parque Logístico proyectado en el término municipal de Torrejón de Velasco.

14. Resumen de presupuesto de las obras de urbanización

Se ha partido de los costes actuales de la mano de obra, maquinaria y materiales con el almacén y su transporte a pie de obra, así como la ejecución en cada caso de obras de fábrica y trabajos y, se han calculado los costes de los distintos precios auxiliares, Utilizando estos precios, se ha obtenido los costes directos de las distintas unidades de obra. Sumando a estos costes directos un 3% en concepto de costes indirectos, tal como se refleja en los cuadros de precios, se obtienen los precios unitarios.

Aplicando los precios unitarios contenidos en el cuadro de precios número 1, a las mediciones efectuadas de las obras se ha obtenido que el Presupuesto de Ejecución Material, cuyo resumen es el siguiente:

CAPITULO	RESUMEN	EUROS	%
01	ACTUACIONES PREVIAS	2.712.955,85	6,74
02	EXPLANACIÓN Y PAVIMENTACIÓN	11.266.678,05	27,98
03	RED DE ABASTECIMIENTO	1.461.654,59	3,63
04	RED DE SANEAMIENTO	7.972.916,22	19,80
05	RED DE ELECTRICIDAD	10.080.329,37	25,03
06	RED DE TELECOMUNICACIONES	163.717,03	0,41
07	RED DE ALUMBRADO	1.111.009,26	2,76
08	AJARDINAMIENTO	1.031.883,76	2,56
09	ESTRUCTURAS	1.611.302,83	4,00
10	SEÑALIZACIÓN, BALIZAMIENTO Y DEFENSAS	383.219,55	0,95
11	INTEGRACION AMBIENTAL	408.437,41	1,01
12	GESTIÓN RESIDUOS	1.446.451,76	3,59
13	SEGURIDAD Y SALUD	617.658,09	1,53
	TOTAL EJECUCIÓN MATERIAL	40.268.213,77	
	21,00% I.V.A.	8.456.324,89	
	TOTAL PRESUPUESTO CONTRATA	48.724.538,66	
	TOTAL PRESUPUESTO GENERAL	48.724.538,66	

Por lo que la infraestructura de urbanización asciende a la cantidad de cuarenta millones doscientos sesenta y ocho mil doscientos trece euros con setenta y siete céntimos de euro (40.268.213,77 €).

Sin embargo, Ergon Logistic Park A42, lejos de aportar, y siquiera de comprometerse a constituir, una garantía – por importe mínimo de 4.026.821,377 euros (10% del coste total de ejecución de las obras de urbanización del Parque Logístico proyectado) – con el objeto de "acreditar" el cumplimiento de esta determinación mínima, en el folio núm. 177 de la Memoria del PAR ERGON A42, tras referenciar la normativa de aplicación, indica lo siguiente:

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 12 de 17

A través de esta enrevesada, confusa y ambigua fórmula de "garantía", **el Promotor**

> En consecuencia, siendo normas de derecho imperativo, una vez aprobado definitivamente el Proyecto de Expropiación y constitución del complejo inmobiliario, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones previstas como consecuencia del PAR, las fincas quedarán afectas a la plena realización de la urbanización, como garantía de la que goza la Administración actuante (la Comunidad de Madrid) ante la hipótesis de incumplimiento de tales previsiones y sin perjuicio de la responsabilidad personal del promotor del proyecto y las obligaciones adicionales que a éste se asignan.

pretende entender cumplida la obligación impuesta por el artículo 36.1.l) de la Ley 9/1995 señalando que es garantía suficiente la afección de las fincas afectadas por el PAR, tras el proceso expropiatorio, a la plena realización de la urbanización como garantía de la que goza la Comunidad de Madrid (Administración actuante) ante un potencial incumplimiento de tales previsiones por parte de Ergon Logistic Park A42. Y ello, sin perjuicio de "***la responsabilidad personal del promotor***".

El Ayuntamiento de Torrejón de Velasco se pregunta en qué medida estas previsiones pueden garantizar el cumplimiento por el Promotor de las obligaciones legalmente establecidas cuando:

(i) La afección de los suelos para la realización del PAR ERGON A42, a través del instrumento de expropiación seleccionado, es una garantía cuyo alcance se limita a la disposición de los suelos, pero no garantiza en punto alguno que el Promotor vaya a cumplir con las obligaciones que legamente le son impuestas para la urbanización del Parque Logístico.

(ii) Como Sociedad de Responsabilidad Limitada, Ergon Logistic Park A42 tiene limitada la responsabilidad en que pueda incurrir a la aportación realizada por sus socios al capital social (no trasladable al patrimonio personal de los mismos). De modo que, no sólo no es imprecisa la previsión del Promotor de una posible extensión de efectos a la responsabilidad personal del mismo, sino que es engañoso, y cuanto menos, desacertado.

En consecuencia, y en virtud de todo lo expuesto, **el Promotor ha vulnerado lo dispuesto en el artículo 36.1.l) de la Ley 9/1995 en la medida en que no sólo no ha aportado la garantía mínima equivalente al 10% del coste total de ejecución de las obras de urbanización del Proyecto (4.026.821,377 euros), sino que, adicionalmente, las "garantías" indicadas en la Memoria que acompaña al PAR ERGON A42, no son formas admitidas en Derecho que garanticen en modo alguno el cumplimiento de las obligaciones de Ergon Logistic Park A42 como Promotor de un Proyecto de Alcance Regional**.

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 13 de 17

Por consiguiente, de no proceder el Promotor a la subsanación inmediata del Acuerdo de aprobación inicial sometido al presente trámite de audiencia - mediante la constitución ante la Administración de una garantía mínima por importe de 4.026.821,377 euros - el ulterior Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid por el que se apruebe definitivamente el PAR ERGON A42 será anulable – artículo 48 de la Ley 39/2015 –.

<u>CUARTA</u>.- SOBRE LA INVIABILIDAD DEL MODELO URBANÍSTICO DE TORREJÓN DE VELASCO CAUSADA POR EL PAR ERGON A42, Y LA NECESIDAD DE UNA REVISIÓN DEL PLANEAMIENTO GENERAL.

El Proyecto de Alcance Regional "Parque Logístico Ergon A42" implicará, entre otras cuestiones, **la modificación del uso mayoritario del suelo previsto en el actual Planeamiento de Torrejón de Velasco** – concentrado en el Sector SUNP (Suelo Urbanizable No Sectorizado)-1 - **como Residencial**, **dada la transformación del 44% de su uso en Industrial.**

Esta actuación urbanística que introduce el Proyecto de Alcance Regional sobre la calificación del suelo del SUNP-1 no supone *per se* una vulneración de la normativa urbanística de aplicación, dado lo dispuesto en el artículo 38.3 de la Ley 9/1995.

A este respecto, el artículo 38.3 de la Ley 9/1995 señala que:

> "***Las determinaciones contenidas en los Proyectos de Alcance Regional aprobados definitivamente vincularán de forma directa y producirán efectos en los instrumentos de ordenación urbanística municipal o de los municipios afectados desde la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID***. *Además, los referidos instrumentos de ordenación urbanística deberán incorporarlas mediante el procedimiento de pertinente aplicación*".

Esto es, las determinaciones contenidas en el PAR ERGON A42, cuando sea aprobado con carácter definitivo por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid y publicado en el BOCM, vincularán de forma directa y producirán efectos en el Plan General de Ordenación Urbana de Torrejón de Velasco – el cuál, como se verá más adelante, deberá acometer su completa revisión y no una mera modificación del mismo -.

No obstante, **es precisamente la vinculación directa y determinante que tendrá la transformación del uso del 44% del SUNP-1 por el PAR ERGON A42 sobre el Planeamiento General de Torrejón de Velasco lo que, a su vez, <u>impone al Promotor la obligación de ofrecer una solución de viabilidad al 56% del SUNP-1 restante no afecto por el Proyecto</u>. Obligación que, si bien no se impone legalmente, su cumplimiento resultará determinante para la viabilidad del Proyecto – so pena de su anulabilidad al tiempo de su aprobación definitiva -.**

Tal y como se recoge expresamente en la Memoria del PAR ERGON A42, **el SUNP-1 tiene una superficie de 290,48 Ha, de las cuales el Parque Logístico proyectado ocupará 129 Ha; esto, es, el 44% del referido sector**.

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 14 de 17

A continuación, se incorpora Plano aportado por el Promotor - y que consta en el folio núm. 22 de la Memoria del Proyecto - en el que visualmente es posible apreciar la decisiva afección que el Parque Logístico tendrá sobre el destino del 56% del SUNP-1 que resta de ocupación y cuyo uso se mantendrá como Residencial. Afección que provocará el completo aislamiento de un potencial núcleo residencial, desvinculado del núcleo poblacional del municipio, con el desincentivo a la inversión sobre el mismo que ello provoca y los efectos sociales que se verán a continuación.

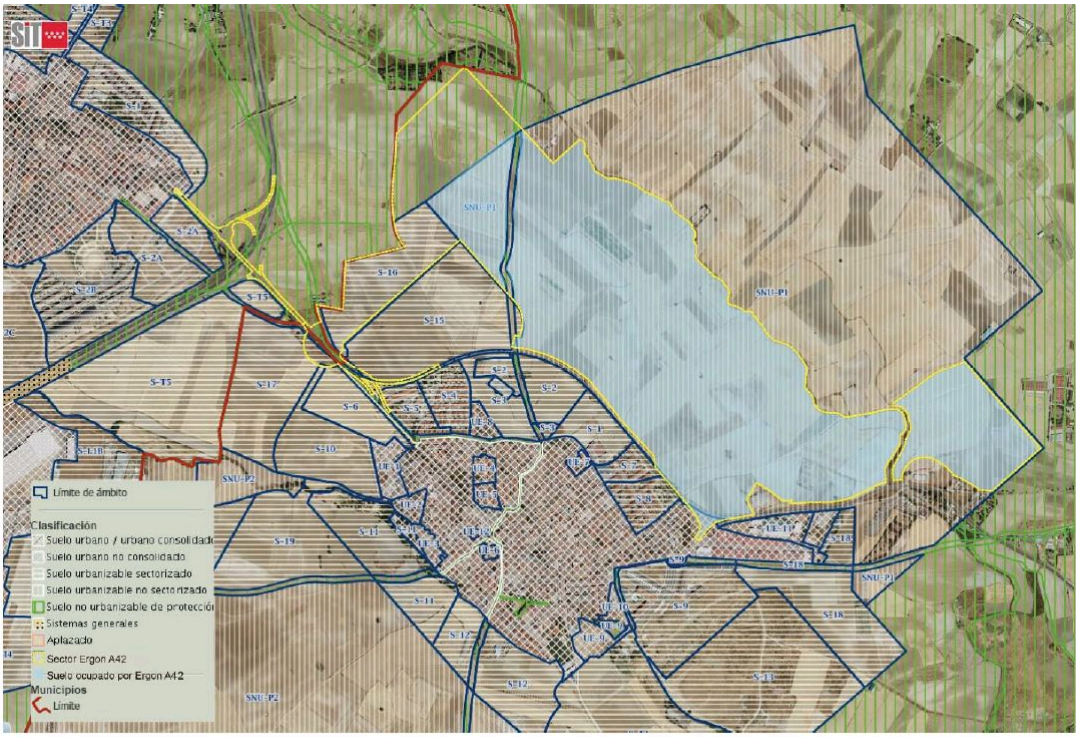


Figura 14. Suelo Urbanizable no programado ocupado por ERGON A42 y planeamiento vigente. Fuente: Comunidad de Madrid y Elaboración propia

Por ello, y pese a no suponer una obligación legal como tal impuesta al Promotor, el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco insta a Ergon Logistic Park A42 a ofrecer una solución a la viabilidad del 56% del SUNP-1 que mantendrá su uso como Residencial pero que, dada la implantación del Parque Logístico en la ubicación prevista, supondrá la ruptura de la almendra residencial del modelo urbanístico con las consecuencias sociales que de ello se derivará.

La configuración en el Planeamiento municipal de un modelo de ciudad residencial, compacta y conectada entre todos sus vecinos, que favorece la seguridad de la población más vulnerable en sus itinerarios peatonales de movilidad al centro de Torrejón de Velasco, se verá afectado con la aprobación definitiva del PAR ERGON A42; y, con ello, la perspectiva de género que debe guiar la actuación de toda Administración Pública.

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 15 de 17

Así, si bien el Proyecto de Alcance Regional es una actuación promovida por una persona jurídica privada, la Comunidad de Madrid tiene un papel co-protagonista, dada la dimensión de esta figura como instrumento de ordenación territorial que será aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno autonómico. La implicación de la Administración autonómica en el PAR ERGON A42, actuación urbanística que conllevará un cambio en el uso o "utilización del suelo" del SUNP-1, exige el respeto por ésta - en el marco de su actuación – de los principios que guían la utilización del suelo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 20.1 del RDLeg 7/2015.

En lo que a estos afectos nos interesa, el **artículo 20.1.c) del RDLeg 7/2015** prevé que las Administraciones Públicas, y en particular las competentes en materia de ordenación territorial y urbanística - como la Comisión de Urbanismo de Madrid que deberá informar preceptivamente el PAR ERGON A42 en cumplimiento del artículo 37.c) de la Ley 9/1995 – deberán:

> "c) ***Atender, teniendo en cuenta la perspectiva de género, en la ordenación de los usos del suelo, a los principios de accesibilidad universal, de movilidad***, *de eficiencia energética, de garantía de suministro de agua, de prevención de riesgos naturales y* ***de accidentes graves***, *de prevención y protección contra la contaminación y limitación de sus consecuencias para la salud o el medio ambiente*".

De este modo, la ruptura del modelo residencial compacto y conectado que prevé el vigente Planeamiento de Torrejón de Velasco tendrá un claro impacto en materia de género sobre la población más vulnerable, en lo que a limitación de los principios de accesibilidad y movilidad – desde una perspectiva de seguridad ciudadana – se refiere. Ello es así en la medida en que los colectivos más vulnerables – personas de avanzada edad, menores, mujeres, entre otros –para su acceso al centro del municipio (en el que se concentran servicios esenciales) deberán atravesar un polígono industrial (parque logístico) que presentará, entre otras implicaciones, un gran tráfico de vehículos pesados.

Es por ello que, la ausencia de solución ofrecida por el Promotor para la viabilidad del SUNP-1 de uso residencial que resta de la ocupación del mismo por el Parque Logístico Ergon A42, y la consecuente valorización por la Administración autonómica (en el seno del Informe que deberá emitir de acuerdo con el artículo 37.c) de la Ley 9/1995) del citado impacto de género, **podrá conllevar el ulterior incumplimiento de lo dispuesto en el artículo 20.1.c) del RDLeg 7/2015 por el Acuerdo de aprobación definitiva del PAR ERGON A42 – que, en su caso, se adopte -**.

Todo lo expuesto conlleva, en suma, una clara ruptura del modelo urbanístico que impondrá a este Consistorio la necesidad de revisar el PGOU de Torrejón de Velasco – en aplicación de lo dispuesto en el artículo 38.3 *in fine* de la Ley 9/1995 - no resultando suficiente una simple modificación del mismo.

Consecuentemente, la revisión del Planeamiento urbanístico municipal conllevará una carga desorbitada para la Hacienda Pública del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco que, unida a la insuficientemente acreditada viabilidad económico-financiera del Proyecto - como se ha expuesto en la Alegación Segunda – genera dudas en este Consistorio.

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 16 de 17

Aun así, volvemos a remarcar el apoyo al Proyecto de Alcance Regional, por parte de este Ayuntamiento.

Por lo expuesto,

SOLICITO: Que tenga por presentado este escrito en el seno del trámite de audiencia, con las alegaciones efectuadas en el mismo, y previo a dictarse resolución respecto a la aprobación definitiva del Proyecto de Alcance Regional "*Parque Logístico Ergon A42*", se tengan en cuenta las alegaciones efectuadas en este escrito.

SOLICITO: Que estando redactando más alegaciones o dudas sobre el proyecto, se nos amplíe el plazo de presentación para poder ser presentadas.

En Madrid, a fecha de firma.

Fdo.: **Álvaro Martín Torrejón**
Primer Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

Cód. Validación: AKLRWYDP63ALCYC3JYHJLHC7H
Verificación: https://torrejondevelasco.sedelectronica.es/
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 17 de 17

AYUNTAMIENTO DE PARLA

COMUNIDAD DE MADRID
CALLE SANTA CATALINA, 6 P03 PATRIMONIO
28014 MADRID
MADRID
NT/81452523/0001/000001660

ASUNTO: **INFORME URBANISTICO PARA APROBACIÓN INICIAL DEL PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL (P.A.R.) DE ERGON LOGISTIC, PK A-42, EN LOS TÉRMINOS DE TORREJÓN DE VELASCO Y TORREJÓN DE LA CALZADA**

EXPTE. Nº: **78/2024/INFURB**

Se pone en su conocimiento que, con relación al asunto de referencia el Arquitecto Municipal ha emitido el siguiente informe literal:

“OBJETO DEL INFORME

Con fecha 20 de mayo de 2024 (BOCM nº 119) se publicó el Acuerdo 47/2024 de 25 de abril, de la Comisión de Urbanismo de Madrid, relativo a la aprobación inicial del Proyecto de Alcance Regional de ERGON LOGISTIC PARK A-42, en los términos municipales de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 37.b) de la Ley 9/1995 de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, y en relación con el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, se solicita informe a los órganos y entidades administrativas afectadas, entre otros el Ayuntamiento de Parla. Se emite informe técnico sobre la documentación publicada en el portal de transparencia de la Comunidad de Madrid con el enlace:

https://www.comunidad.madrid/transparencia/ac-472024-proyecto-alcance-regional-ergon-logistic-park-42-torrejon-velasco-y-torrejon-calzada

INFORME

Una vez estudiada la documentación publicada del Proyecto de Alcance Regional de ERGON LOGISTIC PARK A-42, se advierte que contienen inexactitudes en la justificación de las garantías previas de realización de infraestructuras generales exteriores.

Por la información disponible, la ejecución de las infraestructuras exteriores es uno de los problemas del desarrollo potencial urbanístico de Torrejón de Velasco y que ha impedido que el desarrollo residencial previsto en el SUNP-1 del PGOU municipal se haya consolidado. El municipio tiene desarrollado los sectores S4, S5, S7, S8 y parcialmente el S9, aprobado el S15 sin desarrollar por las cargas infraestructurales, en fase de aprobación el S6 y habiendo

abortado las tramitaciones de los sectores S1, S2, S3, S10, S11, S12, S13 y S14, lo que motivó en su día la presentación de la sectorización del SUNP-1.

Las importantes carencias de infraestructuras hidráulicas, en especial las de depuración, han motivado la ralentización del desarrollo residencial de estos sectores.

Por otra parte, el municipio de Parla es un limitador de determinadas infraestructuras metropolitanas y, lógicamente, absorbe por sus propias necesidades gran parte del diseño territorial.

En particular respecto de las capacidades hidráulicas, la cuenca en la que se sitúa el SUNP-1 tiene imposibilitado su desarrollo hasta que las instalaciones de depuración estén ejecutadas para todos los desarrollos residenciales pendientes de la localidad y de los que también están en ejecución.

La propuesta adolece, a juicio del abajo firmante, de soluciones integrales para la resolución de las necesidades de infraestructuras del municipio dónde se pretende asentar, especialmente como se ha dicho las de depuración, de hecho, ni una sola consideración se indica al respecto de esta circunstancia, crucial y determinante para su viabilidad.

Por otra parte, la propuesta depende de dos elementos de movilidad decisivos:

1. Se justifica su viabilidad en materia de comunicaciones viales a la conexión a la carretera Madrid-Toledo A42, autovía totalmente colapsada como demuestran los actuales rangos de servicio y los proyectos de actualización que este ayuntamiento y todos los colindantes con ella conocen.
   Siguiendo el Análisis del Estudio de Previsiones de Tráfico y Transporte del Proyecto Ergon A42 estudiado más adelante, la estimación de viajes generados por el desarrollo se considera demasiado baja dada la deficiente definición de las futuras actividades previstas y la aplicación de evaluaciones de demandas totalmente inferiores a los rangos de referencia y de cálculo empleados en las viabilidades de desarrollos de similar incidencia.

   El sistema de accesos que proyecta la alternativa A seleccionada no permite la distribución de los flujos de entradas y salidas por varios itinerarios, sino que obliga a todos los vehículos a acceder por la M404, carretera con unos niveles de servicio actuales de C y D que bajarían a niveles D y E en el futuro y que hipoteca el desarrollo del municipio, convirtiendo un potencial tramo urbano en un itinerario insostenible de tráfico, ruido y congestión sobre la que dicho trazado de la M404 a su paso por el municipio no está preparada, como evidencia que el mayor flujo del 49,6% de los viajes procedente de la A42 Norte accede por esta vía con un nivel de servicio F SIN PREVER MEDIDAS DE MEJORA.

2. Por otro lado, las referencias a una hipotética Estación de Cercanías que se situaría en Torrejón de La Calzada, no consta que esté aprobado y encuentra su sentido, a juicio del autor de este informe, en el uso residencial futuro de los municipios al sur de Parla, no en operaciones logísticas.
   Esa prolongación de la Línea C4 de Cercanías hasta Torrejón de la Calzada y Torrejón de Velasco sólo se justificaría, de ser técnicamente posible, con un desarrollo residencial en esos municipios.

Autenticidad del documento verificable mediante Código Seguro Verificación
15262645322432043131 en https://sede.ayuntamientoparla.es
Plaza de la Constitución, 1 – 28981 Parla (Madrid) – Telf.: +34 91 624 03 00

El estudio de previsiones de tráfico y transporte del Parque Logístico Ergon A42 estima la movilidad generada y atraída por el Parque Logístico Ergón A42, y analiza la capacidad de los accesos propuestos al desarrollo desde las vías A42, M410 y M404 y la R4 y los enlaces correspondientes.

Para ello, se realiza un análisis de la situación actual, según el empleo de datos de aforos obtenidos en el ámbito de estudio, a partir de la información del último Mapa de Tráfico publicado (Datos del año 2019) y de trabajos de campo realizados con carácter específico para este proyecto.

Se describen los escenarios y las 3 alternativas de acceso proyectadas para el desarrollo.

La situación proyectada se analiza mediante el cálculo del tráfico tendencial, la estimación de los viajes generados-atraídos por el Parque Logístico y la asignación de los viajes generados a los diferentes accesos. Como resultado se obtienen los niveles de servicio del año horizonte en el tronco y los tramos de convergencia y divergencia de la A42, M404, R4 y en las intersecciones y glorietas afectadas, para los diversos escenarios y para cada alternativa de acceso.

La alternativa A es considerada la más favorable.

ESCENARIOS Y ALTERNATIVAS

El estudio define 5 escenarios y alternativas:

1. Escenario 0 sin desarrollo año 2023
2. Escenario 0 sin desarrollo año 2044
3. Escenario 1 con desarrollo urbanístico completo año 2044 alternativa A
4. Escenario 1 con desarrollo urbanístico completo año 2044 alternativa B
5. Escenario 1 con desarrollo urbanístico completo año 2044 alternativas C

Los escenarios definidos no cumplen con lo establecido por NORMA 3.1-IC de la Instrucción de Carreteras, Trazado, en el capítulo 7.1 Generalidades:

> *"El diseño de una carretera o cualquier elemento de la misma, se establecerá en función de la intensidad y de la composición del tráfico previsibles en la hora de proyecto del año horizonte, considerando como tal el posterior en veinte (20) años al de la fecha de entrada en servicio."*

El estudio no define la fecha prevista de entrada en servicio del desarrollo completo, sino proyecta el año horizonte a 20 años del año actual.

ESTIMACIÓN DEL TRÁFICO ATRAÍDO POR EL PARQUE LOGÍSTICO ERGÓN A42

3.1. DATOS DE PARTIDA

Código	Uso	M² Parcela	M² Edificable
L	Logístico Avanzado	1.035.889 m²	673.328 m²
SEXT	Infraestructura Suministros	9.550 m²	1.910 m²
SINT	Servicios Internos	60.406 m²	26.609 m²
OYF	Oficinas y formación	8.684 m²	13.026 m²
LPT	Industrial Auxiliar	18.149 m²	16.334 m²
TOTAL		**1.132.678 m²**	**731.207 m²**

Tabla 33. Resumen de las superficies que conforma el Parque Logístico Ergón A-42 y su edificabilidad

El estudio incorpora una tabla con las superficies edificables del desarrollo previsto según la cual se prevé la construcción de 731.207m2, mayoritariamente de uso logístico avanzado.

3.2. GENERACIÓN DE VIAJES

El estudio mismo describe la incertidumbre sobre la correcta estimación de generación de viajes del desarrollo:

> *"La principal incertidumbre proviene de la naturaleza de las actividades que se asienten el área ya que, los usos de suelo definidos hasta ahora no son información suficiente para la estimación precisa de tráficos generados, piénsese, por ejemplo, que las actividades de carga fraccionada (tales como actividades de mensajería) o de operadores logísticos tienen necesidades distintas respecto a volúmenes de tráfico de camiones y a sus pautas de distribución temporal. Incluso dentro de los operadores logísticos existe gran variabilidad entre las necesidades de reposición de almacenaje. Igualmente, la cantidad de empleos (relacionados con el volumen de tráficos de vehículos ligeros) es muy variable dependiendo del carácter de las empresas que finalmente se asienten en el área."*

A pesar de admitir la incertidumbre respeto a la correcta estimación de demanda, el estudio utiliza unas ratios de generación de viajes del uso industrial que están por debajo de las ratios habituales para el uso industrial.

Se estima la generación de 8.545 viajes para el total del desarrollo con 731.207m2 edificables que se corresponde con una ratio de generación de viajes de 1,2 viaje en vehículo ligero+pesado al día cada 100m2 edificables.

Se justifican las ratios con ratios teóricas procedentes de fuentes reconocidas pero genéricas, no se justifica su idoneidad para la aplicación en este ámbito sin tener los usos suficientemente definidos y sin tener en cuenta el reparto modal aplicable.

Estimación de viajes diarios de vehículos pesados y ligeros para el desarrollo (suma de sentidos)						
	Superficie Edificada	Distribución del tipo de actividad	Pes/día/ 100m²	Lig/día/ 100m²	Pesados/ Día	Ligeros/ Día
Industrial Diverso	16.334	100%	0,22	0,98	36	160
Industrial Logístico	673.328	100%	0,22	1,02	1.481	6.868
TOTAL	689.662	100%	0,22	1,02	1.517	7.028

Tabla 37. Estimación de vehículos pesados y ligeros diarios atraídos por el Desarrollo

Como ratios teóricas para la estimación de la generación de viajes de uso industrial se recopilan a continuación ejemplos para ratios determinadas en la normativa para la redacción

de estudios de transporte del municipio de Madrid, de Cataluña y ratios ejemplo de desarrollos logísticos

Guía para la realización de estudios de transportes en aparcamientos de más de 6.000 m2, Municipio de Madrid:

10 viajes /100 m² de techo uso industrial al día (5 por sentido)

Decreto 344/2006, de 19 de septiembre, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada de Cataluña:

5 viajes /100 m² de techo uso industrial al día

Desarrollo logístico de última milla cercano a M-50, Madrid:

15 viajes /100 m² de techo uso industrial al día

A continuación, se ha utilizado la ratio dispuesta en la normativa de Cataluña como valor medio entre los ejemplos anteriormente enumerados y las ratios utilizadas en el estudio.

Para calcular las ratios referidos a vehículos pesados y ligeros se ha tomado como referencia el reparto modal de polígonos industriales de la zona según los datos procedentes de la Encuesta Domiciliaria de Movilidad.

POLÍGONO INDUSTRIAL	REPARTO MODAL ENCUESTA DOMICILIARIA MOVILIDAD 2018			
	Vehículo privado	Transporte público	Pie/bici	Otros
CANTUEÑA/MATAGALLEGOS	90%	3%	2%	5%
COBO CALLEJA/LA TOCA	87%	6%	-	7%
EL CASCAJAL/LA ESTACIÓN	87%	8%	5%	-
CIUDAD DE PARLA/CERRO DE RUBAL	87%	-	13%	-

Aplicando un reparto modal del 87% en vehículo privado a los viajes de trabajadores con una ocupación estimada del 1,35 persona por vehículo y un 100% a los viajes de vehículos pesados a la ratio designada por la normativa de referencia, el resultado serían 3,5 viajes/100 m² de techo uso industrial, 24.429 viajes.

En el estudio no se han considerado los viajes generados por el uso de oficina argumentando que se relacionan con viajes internos. No parece creíble que los empleados que trabajen en las oficinas vivan en el Parque Logístico y por eso deberían sumarse los viajes que generan los metros edificables del uso oficina al total.

Utilizando la ratio del decreto de referencia de 15 viajes /100 m² de techo uso oficinas, se generan 1.954 viajes, con un reparto modal de 87% en vehículo privado y una ocupación del 1,35 serían 1.259 viajes adicionales.

En total se estimarían 25.689 viajes diarios mientras el estudio de movilidad estima 8.545 viajes, un 33%.

Decreto 344/2006	viajes/100m2c	veh./100m2c	superficie	viajes/día	Pesados	Ligeros
Uso industrial	5		689.662	34.483	6.207	18.222
Uso oficina	15		13.026	1.954		1.259
TOTAL	5,2	3,7			6.207	19.482
TOTAL estudio		1,2	702.688		1.517	7.028

3.3. DISTRIBUCIÓN HORARIA

Pasando a la distribución temporal se ha utilizado la información contenida en el estudio de tráfico para la "Remodelación del enlace del P.K. 30,570 de la autovía A42".

INDUSTRIA LOGÍSTICA		
Hora	Pesados	Ligeros
0:00 - 1:00	0	549
1:00 - 2:00	0	137
2:00 - 3:00	0	0
3:00 - 4:00	0	0
4:00 - 5:00	45	0
5:00 - 6:00	45	0
6:00 - 7:00	90	343
7:00 - 8:00	120	1.168
8:00 - 9:00	120	755
9:00 - 10:00	120	206
10:00 - 11:00	120	137
11:00 - 12:00	120	137
12:00 - 13:00	120	137
13:00 - 14:00	120	137
14:00 - 15:00	120	206
15:00 - 16:00	75	755
16:00 - 17:00	45	1.168
17:00 - 18:00	45	343
18:00 - 19:00	45	0
19:00 - 20:00	45	0
20:00 - 21:00	45	0
21:00 - 22:00	45	0
22:00 - 23:00	0	137
23:00 - 24:00	0	549
TOTAL DIARIO	1.481	6.868

INDUSTRIA DIVERSA		
Hora	Pesados	Ligeros
0:00 - 1:00	1	2
1:00 - 2:00	0	1
2:00 - 3:00	0	1
3:00 - 4:00	0	1
4:00 - 5:00	0	1
5:00 - 6:00	1	3
6:00 - 7:00	2	7
7:00 - 8:00	2	10
8:00 - 9:00	3	12
9:00 - 10:00	2	9
10:00 - 11:00	2	8
11:00 - 12:00	2	8
12:00 - 13:00	2	8
13:00 - 14:00	2	9
14:00 - 15:00	3	11
15:00 - 16:00	2	10
16:00 - 17:00	2	9
17:00 - 18:00	2	10
18:00 - 19:00	3	12
19:00 - 20:00	2	9
20:00 - 21:00	2	8
21:00 - 22:00	1	4
22:00 - 23:00	1	3
23:00 - 24:00	1	2
TOTAL	36	160

TOTAL PARQUE LOGÍSTICO ERGÓN A-42												
						PESADOS		LIGEROS		TOTAL	
Hora	Pesados	Ligeros	Total	% Ligeros	% Pesados	IN	OUT	IN	OUT	IN	OUT
0:00 - 1:00	1	552	552	0,0%	7,8%						
1:00 - 2:00	0	138	139	0,0%	2,0%						
2:00 - 3:00	0	1	1	0,0%	0,0%						
3:00 - 4:00	0	1	1	0,0%	0,0%						
4:00 - 5:00	45	1	46	3,0%	0,0%						
5:00 - 6:00	46	3	49	3,0%	0,0%						
6:00 - 7:00	91	350	441	6,0%	4,9%						
7:00 - 8:00	**122**	**1.178**	**1.300**	**8,0%**	**16,9%**	**84**	**38**	**814**	**364**	**898**	**401**
8:00 - 9:00	**122**	**768**	**890**	**8,1%**	**11,1%**	**85**	**38**	**531**	**236**	**616**	**274**
9:00 - 10:00	122	215	337	8,0%	3,0%						
10:00 - 11:00	121	145	267	8,0%	2,0%						
11:00 - 12:00	121	145	267	8,0%	2,0%						
12:00 - 13:00	121	145	267	8,0%	2,0%						
13:00 - 14:00	122	146	268	8,0%	2,0%						
14:00 - 15:00	122	217	339	8,1%	3,0%						
15:00 - 16:00	**77**	**766**	**843**	**5,1%**	**11,0%**	**24**	**53**	**236**	**530**	**260**	**583**
16:00 - 17:00	**47**	**1.176**	**1.223**	**3,1%**	**16,9%**	**14**	**33**	**364**	**813**	**378**	**846**
17:00 - 18:00	47	353	401	3,1%	5,0%						
18:00 - 19:00	48	12	60	3,1%	0,1%						
19:00 - 20:00	47	9	56	3,1%	0,1%						
20:00 - 21:00	47	8	54	3,1%	0,1%						
21:00 - 22:00	46	4	50	3,0%	0,1%						
22:00 - 23:00	1	141	141	0,0%	2,0%						
23:00 - 24:00	1	552	552	0,0%	7,8%						
TOTAL	1.517	7.028	8.545	100,0%	100,0%						

Tabla 38. Distribución horaria del tráfico del Parque Logístico Ergón A-42 y tráficos de entrada y salida en hora punta

3.4. DISTRIBUCION DE LOS VIAJES SEGÚN ALTERNATIVA

Se han aplicado modelos de gravedad y distribución para cada una de las alternativas. El mayor flujo de tráfico procede de la A-42 Norte con 49,6% en las alternativas a y B y 32,6% en la alternativa C.

Hacia/Desde	Alternativa A BASE	Alternativa B MEJORA 1	Alternativa C MEJORA 2
Torrejón de Velasco	7,4%	7,4%	7,4%
Torrejón de la Calzada	2,6%	2,6%	2,6%
M-404 Oeste	4,9%	4,9%	4,9%
M-404 Este	2,7%	2,7%	2,7%
M-942 / M-423	22,0	22,0	20,1
A-42 Sur	8,1%	8,1%	8,0%
A-42 Norte	49,6%	49,6%	32,6%
R-4 Norte	0,7%	0,7%	19,8%
R-4 Sur	1,9%	1,9%	1,9%
Total	**100,0%**	**100,0%**	**100,0%**

Tabla 109. Distribución de flujos de vehículos ligeros atraídos por el desarrollo. Alternativas A, B y C.

COMPARACIÓN DE ESCENARIOS Y SELECCIÓN DE LA ALTERNATIVA MÁS FAVORABLE

Se comparan los niveles de servicio calculados para los tramos del tronco, convergencias y divergencias e intersecciones y glorietas afectadas.

No se detectan cambios en los niveles de servicio entre el escenario tendencial y las alternativas propuestas. Pero al contar ya con el nivel de servicio F en el escenario tendencial, es imposible detectar un empeoramiento con el desarrollo del Parque Logístico. Tanto la autovía A-42 como la carretera M404 y la mayoría de sus convergencias y divergencias muestran nivel E y F en los escenarios futuros incluido el de la seleccionada alternativa A. Las nuevas glorietas propuestas mejoran los niveles de servicio en las intersecciones de la alternativa A.

Niveles de servicio en tronco de carretera

Tronco Carretera			
Autovía A-42			
Año	**Escenario**	**Calzada 1**	**Calzada 2**
2023	Actual	D	C
2044	Tendencial	F	E
2044	Alternativa A	F	E
2044	Alternativa B	F	E
2044	Alternativa C	F	E
Autopista R-4			
Año	**Escenario**	**Calzada 1**	**Calzada 2**
2023	Actual	A	A
2044	Tendencial	A	A
2044	Alternativa A	A	A
2044	Alternativa B	A	A
2044	Alternativa C	A	A
Carretera M-404			
Año	**Escenario**	**Calzada 1**	**Calzada 2**
2023	Actual	D	C
2044	Tendencial	E	D
2044	Alternativa A	E	D
2044	Alternativa B	E	D
2044	Alternativa C	E	D

Tabla 105. Niveles de servicio en tronco de carretera para los escenarios analizados

Niveles de servicio en tramos de convergencia y divergencia

Convergencias y Divergencias					
Autovía A-42 enlace M-404					
Año	Escenario	Convergencia A-42 TO	Divergencia A-42 TO	Convergencia A-42 MA	Divergencia A-42 MA
2023	Actual	E	D	D	D
2044	Tendencial	F	F	E	F
2044	Alternativa A	F	F	E	F
2044	Alternativa B	F	F	E	F
2044	Alternativa C	F	F	E	F
Autovía A-42 enlace M-410 (sólo impacta la Alternativa A)					
Año	Escenario	Convergencia A-42 TO	Divergencia A-42 TO	Convergencia A-42 MA	Divergencia A-42 MA
2023	Actual	B	B	B	D
2044	Tendencial	B	B	B	E
2044	Alternativa A	B	B	B	E
2044	Alternativa B	B (con proyecto)	C (con proyecto)	C (con proyecto)	E (con proyecto)
2044	Alternativa C	B	B	B	E
Autopista R-4					
Año	Escenario	Convergencia R-4 AND	Divergencia R-4 AND	Convergencia R-4 MA	Divergencia R-4 MA
2023	Actual	A	A	A	A
2044	Tendencial	A	A	A	A
2044	Alternativa A	A	A	A	A
2044	Alternativa B	A	A	A	A
2044	Alternativa C	A	A	A	A
Autopista R-4 Nuevo Acceso Ergón (sólo Alternativa B)					
Año	Escenario	Convergencia R-4 MA	Divergencia R-4 AND		
2023	Actual	No Existe enlace	No Existe enlace		
2044	Tendencial	No Existe enlace	No Existe enlace		
2044	Alternativa A	No Existe enlace	No Existe enlace		
2044	Alternativa B	No Existe enlace	No Existe enlace		
2044	Alternativa C	A	A		

Tabla 106. Niveles de servicio en tramos de convergencia y divergencia para los escenarios analizados

Niveles de servicio en intersecciones

Enlace	Intersección	2023 Actual	2044 Tendencial	2044 ALT. A	2044 ALT. B	2044 ALT. C
A-42 Enlace con M-404 + IntersecciónM-404 Oeste	Margen Derecha MD1	C	E	F	F	F
	Margen Derecha MD2			B	B	B
	Margen Izquierda MI1	B	F	F	F	F
	Margen Izquierda MI2			A	A	A
	Glorieta MI1	No existe	No existe	F	F	F
	Glorieta MI2	No existe	No existe	B	B	B
A-42 Enlace con M-410	Glorieta Norte	No existe	No existe	No existe	A*	No existe
	Glorieta Sur	No existe	No existe	No existe	B*	No existe
	Glorieta Hospital	B	D	D	A*	D
R-4 Enlace con M-404	Glorieta Madrid	B	C	C	C	C
	Glorieta Andalucía	B	B	B	B	B
Intersección M-404	Acceso Torrejón de Velasco Este	F	F	B	B	B
	Acceso Torrejón de Velasco Este	F	F	No Aplica	No Aplica	No Aplica

*Niveles de servicio obtenidos sobre las intersecciones de un nuevo enlace proyectado

Tabla 107. Niveles de servicio en enlaces e intersecciones para los escenarios analizados

DICTAMEN

La estimación de viajes generados por el desarrollo se considera demasiado baja dada la deficiente definición de las futuras actividades previstas y la aplicación de evaluaciones de demandas totalmente inferiores a los rangos de referencia y de cálculo empleados en las viabilidades de desarrollos de similar incidencia.

Ilustración 67. Niveles de servicio obtenido para la situación de proyecto en el año 2044 y la alternativa A, con modificaciones

El sistema de accesos que proyecta la alternativa A seleccionada no permite la distribución de los flujos de entradas y salidas por varios itinerarios sino obliga a todos los vehículos a acceder por la M404, carretera con unos niveles de servicio actuales de C y D que bajarían a niveles D y E en el futuro y que hipoteca el desarrollo residencial actual convirtiendo un potencial tramo urbano en un itinerario insostenible de tráfico, ruido y congestión sobre la que dicho trazado de la M404 a su paso por el municipio no está preparada, como evidencia que el mayor flujo del 49,6% de los viajes procedente de la A42 Norte accede por esta vía con un nivel de servicio F SIN PREVER MEDIDAS DE MEJORA".

Lo que le comunico a los efectos oportunos.

Documento firmado electrónicamente por BRUNO GARRIDO PASCUAL, Concejal Delegado del Área de Desarrollo Urbano e Industrial, Patrimonio municipal y Obras Públicas y Secretario de la Junta de Gobierno municipal. Parla, a 25 de junio de 2024

Libro de Registro de Salida General:
Número de registro: 2024023325
Fecha de registro: 25/06/2024

Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 457615286B6B-IM9JS-DH1G3 4FB9E43590144F336D251FD90EB74D518BFBB807) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://sedeelectronica.ayto-pinto.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do

AYUNTAMIENTO DE PINTO

Pza. de la Constitución, 1
28320 - Pinto (Madrid)
Tfno.: 91 248 37 00
Fax: 91 248 37 02
pinto@ayto-pinto.es
www.ayto-pinto.es

MA/yd

Expediente 19946/2022

APROBACIÓN INICIAL DEL PROYECTO DE ACTUACIÓN REGIONAL

Por registro número 2024/12373 de fecha 23 de mayo de 2024 se recibe escrito de la Comisión de Urbanismo de Madrid de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior por la que se da traslado del acuerdo de aprobación inicial del Proyecto de Alcance Regional (P.A.R.) de Ergon Logistic Park A-42, en los TM de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada y someterlo a información pública por plazo de un mes, solicitando, igualmente, dentro de dicho plazo, informe al Ayuntamiento de Pinto de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37.b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo (en lo sucesivo, Ley 9/1995), en relación con el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

La jefa de Sección de Medio Ambiente ha emitido informe al respecto que indica lo siguiente:

"*ANTECEDENTES*

Por registro número 2024/12373 de fecha 23 de mayo de 2024 se recibe escrito de la Comisión de Urbanismo de Madrid de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior por la que se da traslado del acuerdo de aprobación inicial del Proyecto de Alcance Regional (P.A.R.) de Ergon Logistic Park A-42, en los TM de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada y someterlo a información pública por plazo de un mes, solicitando, igualmente, dentro de dicho plazo, informe al Ayuntamiento de Pinto de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37.b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo (en lo sucesivo, Ley 9/1995), en relación con el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

A la vista de la documentación analizada, la que suscribe propone la presentación de INFORME basado en los siguiente:

INFORME

PRIMERO.- ORDENACIÓN URBANÍSTICA VIGENTE

El Proyecto de Actuación Regional (en adelante, PAR) prevé el cambio de clasificación y calificación de suelos Urbanizable No Sectorizado Residencial (SUNP-1), urbanizable sectorizado (S16), Suelo no urbanizable de especial protección agrícola y/0 edafológico y suelo no urbanizable de especial protección vías pecuarias se transforme en suelo urbano industrial y sistema general vías pecuarias.

El artículo 36.1. j) de la Ley 9/1995 explicita que el PAR recogerá la conformidad o no a la ordenación urbanística en vigor y aplicable a los terrenos comprendidos por el Proyecto, en punto a la clasificación y la calificación del suelo; precisión, en su caso, de las previsiones de dicha ordenación que resultarán directamente incompatibles con el contenido del Proyecto a los efectos del artículo 38.3.

Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 457615286B6B-IM9JS-DH1G3 4FB9E43590144F336D251FD90EB74D518BFBB807) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://sedeelectronica.ayto-pinto.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do

AYUNTAMIENTO DE PINTO

Pza. de la Constitución, 1
28320 - Pinto (Madrid)
Tfno.: 91 248 37 00
Fax: 91 248 37 02
pinto@ayto-pinto.es
www.ayto-pinto.es

Por su parte, el artículo 35.2.c) de la Ley 9/2001, del suelo de la Comunidad de Madrid (LSCM) viene a exigir que al modificar suelos urbanizables, se ajusten las Áreas de reparto, estableciendo de forma simultánea -con carácter de determinación estructurante- su uso global y el coeficiente de edificabilidad bruto de la misma.

No se encuentran suficientemente justificadas las exigencias del citado artículo 36.1.j). Por otro lado, tampoco se justifica en el documento los aprovechamientos tipo de las áreas de reparto del suelo urbanizable no sectorizado por la exclusión del SUNP1 de un tercio de los m2 de suelo y su cambio de calificación, así como el que corresponde al nuevo "sector - PAR" que se desarrolla.

SEGUNDO.- EL "ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO" adolece de la debida motivación de la viabilidad económica.

El artículo 22.4 TRLS15 obliga al planeamiento urbanístico a llevar a cabo un análisis económico de lo que supone para el Ayuntamiento el mantenimiento y la conservación de las infraestructuras, servicios y dotaciones que son consecuencia de la ordenación urbanística que se proponen:

"La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de transformación urbanística deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica, en el que se ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos."

Además, el artículo 22.5 TRLS15 exige un documento adicional:

"La ordenación y ejecución de las actuaciones sobre el medio urbano, sean o no de transformación urbanística, requerirá la elaboración de una memoria que asegure su viabilidad económica, en términos de rentabilidad, de adecuación a los límites del deber legal de conservación y de un adecuado equilibrio entre los beneficios y las cargas derivados de la misma, para los propietarios incluidos en su ámbito de actuación, y contendrá, al menos, los siguientes elementos…"

Ambos documentos son complementarios y, si bien comparten un finalidad o carácter economicista, ambos tienen un contenido muy distinto: mientras la memoria económica (22.5 TRLS15) debe demostrar la viabilidad económica de una intervención de ordenación en un ámbito concreto; la memoria de sostenibilidad económica (22.4 TRLS) debe garantizar analíticamente que los gastos de gestión y mantenimiento de las infraestructuras y servicios en ése ámbito espacial pueden ser sustentados con los recursos ordinarios de las Administraciones públicas, en especial la Administración local competente en la actividad urbanística.

La Sentencia del Tribunal Supremo nº 205/2021, de 16 de febrero ha confirmado que las memorias de sostenibilidad económica y de viabilidad económica son documentos diferenciados que tienen distinto alcance y contenido.

En base a esa jurisprudencia cabe concluir no solo en la necesidad del estudio económico financiero, para todo tipo de planes, teniendo un alcance más mitigados en el planeamiento de desarrollo, sino que su ausencia vicia de nulidad de pleno derecho el plan en el que se omita dicha exigencia. No obstante, lo que interesa destacar, es que "no es lo mismo imputar que el estudio económico es insuficiente y poco justificado, que sostener que el planeamiento es inviable económicamente. Tal matiz diferenciador, parece olvidar que, con carácter general, la consecuencia de la falta de justificación económica del Plan conlleva que su viabilidad económica carezca del necesario soporte para hacer viable su ejecución. La viabilidad económica que se trata de hacer patente con ese documento no sólo debe

Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 4576152 86B6B-IM9JS-DH1G3 4FB9E43590144F336D251FD90EB74D518BFBB807) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://sedeelectronica.ayto-pinto.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do

AYUNTAMIENTO DE PINTO

Pza. de la Constitución, 1
28320 - Pinto (Madrid)
Tfno.: 91 248 37 00
Fax: 91 248 37 02
pinto@ayto-pinto.es
www.ayto-pinto.es

existir como documento esencial de planeamiento urbanístico sino que quien lo impugne tiene la carga de probar su improcedencia económica en el sentido que el mismo y la figura de planeamiento urbanístico a que obedece fuesen absolutamente inviables o ruinosos o de contenido imposible desde el punto de vista económico financiero, bien en sus aspectos más generales bien en los de carácter más específico y sin olvidar el grado de pormenorización que debe darse por conocido cuando de planeamiento general se pasa a planeamiento especial o parcial y sin perjuicio de las más precisas y pormenorizadas valoraciones que procede actuar en sede de gestión urbanística...".

Debe destacarse, en ese sentido probatorio, el exhaustivo examen que se hace en la sentencia 229/2018, dado el debate que se suscitaba conforme al modelo casacional por el que se tramitaba el recurso que concluye:

"Pero en ningún caso se valora la rentabilidad económica de la nueva urbanización, pues ni siquiera se recoge una previsión de los ingresos por la venta de los pisos o de otro tipo, a fin de poder determinar su viabilidad económica en esos términos legales. No basta con decir de forma genérica que ese instrumento es económicamente viable, porque no se sabe cómo se llega a dicha conclusión si previamente no se valoran los ingresos frente a esas cargas de la edificabilidad urbanística, que sí se han valorado y deducido. En consecuencia, el citado motivo de nulidad ha de prosperar".

El escueto estudio realizado al que ha tenido acceso el Ayuntamiento de Pinto dista, enormemente, de cumplir mínimamente de lo que exige la legislación y Jurisprudencia sobre la materia que, aun tratándose de un proyecto de actuación regional y no de un planeamiento urbanístico strictu sensu parece que debiera contemplar, mínimamente, lo que exige la legislación urbanística en la medida en que, en definitiva, se transforma, el suelo y los motivos que recoge la legislación urbanística para su justificación coinciden en su integridad.

Valga decir adicionalmente, que, en modo alguno, está valorado el justiprecio de las expropiaciones a realizar que, en este caso, pudiera ser relevante dado que ERGÓN parece no ser propietario de suelo.

Es decir, que en el escenario jurídico interpretado por el Tribunal Supremo, se exige un plus adicional de motivación: se debe justificar que la ordenación prevista es factible, en el sentido de garantizar el equilibrio entre los beneficios y las cargas, o lo que es lo mismo, si las plusvalías generadas en la transformación urbana son suficientes y satisfacen, adecuadamente, el conjunto de gastos de urbanización, la asunción de las cargas y cumplimiento de los deberes derivados de la actuación. Si el documento es incompleto y no hace una previsión real de los costes; entonces, no se da cumplimiento a esta jurisprudencia. Al mismo tiempo, es necesario asegurar que se retribuye razonablemente a los propietarios de los terrenos de modo que el desarrollo esté suficientemente garantizado por los promotores del mismo.

Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 457615286B6B-IM9JS-DH1G3 4FB9E43590144F336D251FD90EB74D518BFBB807) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://sedeelectronica.ayto-pinto.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do

AYUNTAMIENTO DE PINTO

Pza. de la Constitución, 1
28320 - Pinto (Madrid)
Tfno.: 91 248 37 00
Fax: 91 248 37 02
pinto@ayto-pinto.es
www.ayto-pinto.es

TERCERO.- EL PROYECTO DE ACTUACIÓN REGIONAL NO INCLUYE EL ESTUDIO DE PROPIEDAD (artículo 70.ter.3 Ley 7/1985).

El artículo 70 ter de la Ley 7/1985, de 2 de abril de Bases de Régimen Local dispone:

3. Cuando una alteración de la ordenación urbanística, que no se efectúe en el marco de un ejercicio pleno de la potestad de ordenación, incremente la edificabilidad o la densidad o modifique los usos del suelo, deberá hacerse constar en el expediente la identidad de todos los propietarios o titulares de otros derechos reales sobre las fincas afectadas durante los cinco años anteriores a su iniciación, según conste en el registro o instrumento utilizado a efectos de notificaciones a los interesados de conformidad con la legislación en la materia.

En el presente caso, el objetivo del proyecto de actuación regional es, entre otros, modificar los usos residenciales del suelo previsto en el Plan General para posibilitar la implantación de un desarrollo logístico.

No se ha encontrato en el PAR ninguna acreditación de lo exigido en la Ley 7/1985.

El objetivo de la norma, como ha reconocido el Tribunal Supremo, es dotar de transparencia a aquellas operaciones urbanísticas, así la sentencia de 2 de septiembre de 2010, rec. 476/2006, FD Tercero declara:

"En el apartado 3 del artículo 70. ter de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local , introducido por Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo (que aquí se cita a efectos meramente ilustrativos, al no resultar aplicable al caso por razones cronológicas) se añadió una cuarta finalidad a ese "estudio de la propiedad" en los planes, dirigida a incrementar la transparencia del proceso urbanístico, previniendo el tráfico de influencias y otros supuestos de corrupción vinculados a las recalificaciones de fincas realizadas mediante modificaciones puntuales del planeamiento".

Y lo recuerda la sentencia de esta Sala de 25 de octubre de 2016, rec. 2420/2015:

"Conviene recordar que ésta Sala tiene declarado, así sentencia de 2 de septiembre de 2010 -recurso de casación 476/2006 -, que la introducción del precepto en cuestión de la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo, tuvo por finalidad "incrementar la transparencia del proceso urbanístico, previniendo el tráfico de influencias y otros supuestos de corrupción vinculados a las recalificaciones de fincas realizadas mediante modificaciones puntuales del planeamiento".

La Sentencia del Tribunal Supremo n° 543/2020, de 25 de mayo (n° recurso 5408/2018) aclara, igualmente, los motivos por los que el legislador incluyó este artículo.

En la medida en que la vulneración del citado artículo 70.ter.3 de la Ley 7/1985 constituye una infracción formal productora de indefensión y perjudicial para personas determinadas, conforme a lo dispuesto en la Sentencia de 26 de mayo de 2016 (RJ 2016, 2504) -recurso de casación 1742/2015, se entiende que ello podría ser una causa de nulidad de pleno derecho.

CUARTO.- La mercantil Ergon Logistic park A42 DE ACUERDO A LA LEGISLACIÓN URBANÍSTICA NO TIENE LEGITIMACIÓN PARA FORMULAR UNA ACTUACIÓN DE CARÁCTER REGIONAL EN LA COMUNIDAD DE MADRID. ESTA FACULTAD ESTÁ RESERVADA A LOS PROPIETARIOS DE SUELO EX LEGE.

Este Ayuntamiento de Pinto ya manifestó en fase de viabilidad que el proyecto se presenta por un tercero no propietario. Se desconoce si se ha adquirido por Ergon, a día de hoy, metros de suelo en suficiente porcentaje que

Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 457615286B6B-IM9JS-DH1G3 4FB9E43590144F336D251FD90EB74D518BFBB807) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://sedeelectronica.ayto-pinto.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do

AYUNTAMIENTO DE PINTO

Pza. de la Constitución, 1
28320 - Pinto (Madrid)
Tfno.: 91 248 37 00
Fax: 91 248 37 02
pinto@ayto-pinto.es
www.ayto-pinto.es

pudieran desvirtuar lo aquí indicado, pero del expediente parece deducirse que Ergon no es propietario y que adquirirá el suelo por expropiación.

La Ley 9/1995 hace referencia a promotores privados como actuantes para desarrollar proyecto de actuación regional.

Evidentemente, no se discute la iniciativa de los particulares a formular planes urbanísticos o proyectos de actuación regional, que ha sido reconocida por la legislación urbanística tradicional y la jurisprudencia. Sin embargo, esto no significa que todos los particulares (aquellos no propietarios de suelo) puedan formular iniciativas de planeamiento urbanísticos en terrenos que no son suyos.

En este sentido, el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (en adelante, TRLS15) dispone en su artículo 8 Iniciativa pública y privada en las actuaciones de transformación urbanística y en las edificatorias:

1. La iniciativa para proponer la ordenación de las actuaciones de transformación urbanística y las edificatorias podrá partir de las Administraciones Públicas, las entidades públicas adscritas o dependientes de las mismas y, en las condiciones dispuestas por la ley aplicable, los propietarios.

El TRLS15 regula los derechos y deberes básicos de los propietarios de suelo; y, en concreto, el artículo 13 "Contenido del derecho de propiedad del suelo en situación rural: facultades":

2. En el suelo en situación rural para el que los instrumentos de ordenación territorial y urbanística prevean o permitan su paso a la situación de suelo urbanizado las facultades del derecho de propiedad incluyen las siguientes: (…)

b) El derecho de elaborar y presentar el instrumento de ordenación que corresponda, cuando la Administración no se haya reservado la iniciativa pública de la ordenación y ejecución.

Por tanto, solamente los propietarios pueden formular planes urbanísticos de desarrollo "o Proyectos de actuación regional" y, por eso, la LSCM exige un mínimo del 50% de los propietarios para formular proyectos urbanísticos para el desarrollo de un ámbito.

En el ámbito de la legislación urbanística autonómica, la formulación del planeamiento desarrollo corresponde a la Administración Pública o, en los casos que se permita la iniciativa particular (planes de desarrollo), a los propietarios de suelo. (art. 56.1 LSCM).

Por esta razón, entendemos que el PAR formulado y presentado por ERGON vulnera de forma flagrante el contenido del derecho de propiedad en aplicación de lo dispuesto en los artículos 8 y 13 del TRLS15

Los propietarios del suelo clasificado como suelo urbanizable no sectorizado o sectorizado tienen el derecho a elaborar, formular y presentar un Plan de Sectorización. De igual forma, Los propietarios del suelo clasificado como suelo urbanizable no sectorizado y sectorizado tienen el derecho a fijar el sistema de actuación y participar en la ejecución en régimen de equitativa distribución de beneficios y cargas.

Si los propietarios actuales de suelo clasificado como suelo urbanizable no sectorizado residencial en su mayoría, no llegan a un acuerdo con ERGON (empresa privada no propietaria del ámbito); la empresa mercantil instará la expropiación de sus terrenos para la instalación de una ACTIVIDAD LUCRATIVA PRIVADA.

Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 4576152 86B6B-IM9JS-DH1G3 4FB9E43590144F336D251FD90EB74D518BFBB807) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://sedeelectronica.ayto-pinto.es/portalCiudadano/portal/VerificarDocumentos.do

AYUNTAMIENTO DE PINTO

Pza. de la Constitución, 1
28320 - Pinto (Madrid)
Tfno.: 91 248 37 00
Fax: 91 248 37 02
pinto@ayto-pinto.es
www.ayto-pinto.es

El artículo 21 LSCM dispone que el contenido urbanístico del derecho de propiedad en suelo urbanizable no sectorizado comprenderá, además de los generales, los mismos derechos y deberes establecidos para el suelo urbano no consolidado. Siendo que el artículo 18.1 dispone que:

"El contenido urbanístico del derecho de propiedad en suelo urbano no consolidado comprenderá, además de los generales, los siguientes derechos, cuyo ejercicio se verificará secuencialmente según proceda (…)

b) Instar a la delimitación de la correspondiente unidad de ejecución y al señalamiento del sistema de ejecución.

c) Llevar a cabo la actividad de ejecución o, en todo caso, intervenir y participar en ella con arreglo al principio de distribución equitativa de beneficios y cargas, y en los términos y condiciones determinados en el Título III de la presente Ley, salvo en los casos en que aquélla deba realizarse por un sistema público de ejecución."

Bajo el paragüas de un proyecto de actuación regional una empresa privada no propietaria ejecuta una actuación colocándose en una posición semejante a la de un agente urbanizador, sistema que, como es sabido, desapareció del Ordenamiento urbanístico madrileño con la derogación de los arts. 109 y ss. de la LSCM por la Ley 3/2007, 26 julio, de Medidas Urgentes de Modernización del Gobierno y la Administración de la Comunidad de Madrid.

Últimamente, se están desarrollando iniciativas privadas por no propietarios de suelo, valga como ejemplo, las plantas fotovoltaicas de millones de metros cuadrados, que están, en parte, desvirtuando las propias previsiones de la legislación urbanística.

En tanto en cuanto no exista una legislación clara, se considera importante poner de manifiesto los inconvenientes indicados en el ánimo de buscar la certidumbre legal en la aplicación de la legislación del suelo.

QUINTO.- EXPROPIACIÓN POR TASACIÓN CONJUNTA

En el caso de que la expropiación se realice por tasación conjunta quisiéramos conocer la argumentación para su uso preferente frente a la tasación individual que se ha venido considerado por la CAM el procedimiento a utilizar en expropiaciones urbanísticas de no adheridos a Juntas de Compensación iniciados por este Ayuntamiento.

SEXTO.- MONETIZACIÓN DEL APROVECHAMIENTO MUNICIPAL

En caso de que, finalmente, se lleve a cabo la monetización del aprovechamiento municipal sería importante para este Ayuntamiento conocer los argumentos para que sea posible dado que cuando hay suelo donde se pudiera localizar este aprovechamiento se viene señalando como preferente frente a la monetización.

Es cuanto tengo a bien informar que a otro más autorizado someto".

Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 4576152 86B6B-IM9JS-DH1G3 4FB9E43590144F336D251FD90EB74D518BFBB807) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: https://sedeelectronica.ayto-pinto.es/portalCiudadano/portal/verificarDocumentos.do

AYUNTAMIENTO DE PINTO

Pza. de la Constitución, 1
28320 - Pinto (Madrid)
Tfno.: 91 248 37 00
Fax: 91 248 37 02
pinto@ayto-pinto.es
www.ayto-pinto.es

En virtud de lo expuesto,

Se SOLICITA se tenga por presentado el informe del Ayuntamiento de Pinto, en tiempo y forma, y se resuelva atendiendo las consideraciones expuestas en el texto del mismo.

AYUNTAMIENTO DE PINTO
D. SALOMÓN AGUADO MANZANARES
ALCALDE-PRESIDENTE

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE AGRICULTURA E INTERIOR
SECRETARÍA DE LA COMISIÓN DE URBANISMO
Alcalá, 16 3ª Planta
28014-MADRID

Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 1271971 UE8ED-1Z6EJ-UZXLM F5497AF352E89DCD8A8771AE0CD2D6BBFB2C3215) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

Ayuntamiento de Valdemoro
Servicios Técnicos Municipales

INFORME TECNICO

ASUNTO	**APROBACIÓN INICIAL DEL PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL (P.A.R.) DE ERGON LOGISTIC PARK A-42 EN LOS TM DE TORREJÓN DE VELASCO Y TORREJÓN DE LA CALZADA**

ANTECEDENTES

Con fecha 28/05/2024 y nº de registro 011680/2024 se da traslado al Ayuntamiento de Valdemoro, por parte de la Subdirección General de Régimen Jurídico de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior de la Comunidad de Madrid, de la notificación del Acuerdo nº 47/2024 de la Comisión de Urbanismo de Madrid de sesión de 25 de abril de 2024 para la Aprobación Inicial del Proyecto de Alcance Regional (P.A.R.) de Ergon Logistic Park A-42, en los TM de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada, a los efectos de solicitar informe de consulta a esta administración sobre el contenido del documento.

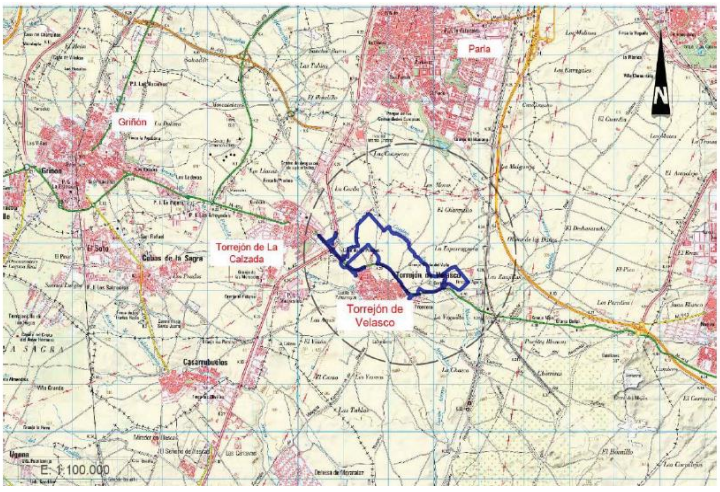
Dicho acuerdo ha sido publicado en el BOCM nº 119 de fecha 20 de mayo de 2024.

Hay que señalar que con fecha 24 de octubre 2023 y con conformidad con los artículos 33 y 35 b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo de la Comunidad de Madrid, emite la Declaración de Interés Regional. En ella se fundamenta el interés regional y utilidad pública del Proyecto Ergon A-42 y la decisión de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, favorable a su tramitación como Proyecto de Alcance Regional

INFORME

1.- DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO

El proyecto del Parque Logístico ERGON A42 se localiza cercano al límite de la Comunidad de Madrid con Castilla-La Mancha, al Norte del núcleo de población de Torrejón de Velasco, con una superficie de 1.615.363 m^2 y situado a unos 4 km aproximadamente del término municipal de Valdemoro.



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 1271971 UE8ED-1Z6EJ-UZXLM F5497AF352E89DCD8A8771AE0CD2D6BBFB2C3215) generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web que le proporciona la entidad emisora de este documento.

El parque logístico (1.557.471,19 m², un 96.42 % del total) ocupa principalmente (80,16 %) suelo del sector clasificado en el Plan General de Torrejón de Velasco como Suelo Urbanizable No programado (SUNP 1). Le sigue el Suelo No Urbanizable (SNU) de especial protección por su Interés Agrícola y/o Edafológico (8,75 %), Suelo Urbanizable Programado- S16 (6,71 %) y Suelo No Urbanizable (SNU) de Especial Protección por vías pecuarias (0,79 %).

Las conexiones exteriores (57.891,57 m², un 3.58 % del total) ocupan suelos dentro de los municipios de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada, ocupa principalmente Suelo No Urbanizable (SNU) de especial protección Sistema General Carreteras de ambos municipios (2,42 %), Suelo Urbanizable Programado de Torrejón de Velasco (0,55 %), Suelo Urbano de Torrejón de Velasco (0.55 %) y Suelo No Urbanizable (SNU) de Especial Protección por vías pecuarias de Torrejón de la Calzada (0,06 %).

2.- AFECCIONES AL TÉRMINO MUNICIPAL DE VALDEMORO

PRIMERO: Si bien, como hemos indicado, en principio la actuación no supondría afección directa sobre el término municipal de Valdemoro, por situarse a más de 4 km del límite, se ha detectado que en el Anexo 3 de la Memoria (Estudio de Tráfico) no se ha hecho ninguna previsión de la IMD o tráfico que podría generarse hacia el nuevo área logística procedente desde la carretera M-404, tanto en la conexión que se produce con la M-423 en dirección oeste como desde el enlace situado en la Autovía A-4 (corredor de conexión de todo el sur de la península con la Comunidad de Madrid) de cara a prever la incidencia que dichas vías de comunicación pudieran sufrir a su paso por el término municipal de Valdemoro, sobre todo por el hecho de soportar un elevado tránsito de vehículos pesados por una vía (la M-404) que únicamente cuenta un carril por sentido.

SEGUNDO: En el epígrafe f) de la pág. 166 de la Memoria (Documento I) se ha detectado un error, al referirse que entre las obligaciones del promotor se encuentra la de proceder a la entrega del aprovechamiento urbanístico por su equivalente en metálico al Ayuntamiento de Valdemoro, por lo que se deberá subsanar.

CONCLUSIÓN

Por parte de los Servicios Técnicos de este Ayuntamiento de Valdemoro se considera que el Proyecto de Alcance Regional de ERGON LOGISTIC PARK A-42 en los TM de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada podría llegar a tener incidencia en el tramo de la carretera M-404 que atraviesa nuestro término municipal, ya que el Estudio de Tráfico presentado no contempla el futuro tráfico de vehículos pesados hacia el nuevo área logística procedentes tanto desde la A-4 en dirección oeste como desde el enlace con la M-423.

Lo que se informa a los efectos oportunos. En Valdemoro, a fecha de firma digital.

Marcos Sánchez Quesada

Arquitecto Municipal
- Jefe de *los* Servicios Técnicos -

Comunidad de Madrid
CONSEJERÍA DE VIVIENDA,
TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

CONSORCIO TRANSPORTES MADRID

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE
AGRICULTURA E INTERIOR
Secretaría General Técnica
C/ Alcalá nº 16
28014 Madrid

ASUNTO: Contestación a la solicitud de consulta referente a la Aprobación Inicial del Proyecto de Alcance Regional (P.A.R.) de Ergon Logistic Park A-42, en los términos municipales de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada

---

Con fecha 22 de junio de 2024 la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior remite escrito al Consorcio Regional de Transportes solicitando informe de consultas sobre el documento referente a la Aprobación Inicial del Proyecto de Alcance Regional (P.A.R.) de Ergon Logistic Park A-42, en los términos municipales de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37.b) de la Ley 9/1995, de 20 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, en relación con el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

En relación a los aspectos relativos a transporte público y movilidad procede informar lo siguiente:

1. CARACTERÍSTICAS URBANÍSTICAS DEL PLANEAMIENTO

El proyecto Ergón A42 tiene por finalidad la implantación de un parque logístico en el que la convergencia de tecnología permita una sustancial mejora de la propia logística, es decir la reducción de tiempos y costes para clientes finales y empresas y de un parque de soporte a la digitalización y al emprendimiento (ERGON BOTS), con un alto nivel de compromiso en cuanto a sostenibilidad ambiental, laboral y energética, en un terreno sin especiales alternativas de desarrollo.

Los objetivos perseguidos con la implantación del Parque Logístico ERGON A42 son, entre otros: contribuir al equilibrio de la dinámica de la actividad económica de la Comunidad de

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 10549381676004999474381

Madrid, generar un espacio activo e innovador en Torrejón de Velasco, aportando una serie de servicios y espacios libres para el disfrute de todos los ciudadanos, paliar el déficit de emplazamientos industriales en la zona, procurar la máxima integración paisajística y ambiental del proyecto con el entorno urbano y con el medio natural así como fomentar un modelo de colaboración público-privada para desarrollar un centro de educación ambiental.

El proyecto del Parque Logístico ERGON A42 se localiza cercano al límite de la Comunidad de Madrid con Castilla-La Mancha, al norte del casco urbano de Torrejón de Velasco, este Parque tendrá una superficie de unas 161,5 ha, a destinar, prioritariamente, a usos de logística avanzada.

El desarrollo tendrá una edificabilidad total de 731.207 m^2, de las cuales 673.328 m^2 serán de uso logístico avanzado y 16.334 m^2 adicionales de uso industrial auxiliar; el resto de edificabilidades de cierta entidad corresponden a algunos usos complementarios y a las dotaciones y equipamientos ligados al uso desarrollado.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv
mediante el siguiente código seguro de verificación: 10549381676004999474381

2. ASPECTOS RELEVANTES EN MATERIA DE TRANSPORTE PÚBLICO Y MOVILIDAD

El Parque Logístico ERGON A42 se sitúa al este de la A-42, a la altura del km 27 y al oeste de la R-4; por el sur se apoya en la margen izquierda de la M-404 que conecta la A-42 con la R-4. En las proximidades del Parque Logístico discurren también las líneas del AVE a Andalucía y Comunidad Valenciana.

En la Memoria del Parque Logístico se indica que se estima la posibilidad de que, en un futuro no muy lejano, la línea de Cercanías que va de Madrid a Parla se prolongue a Torrejón de Velasco.

El servicio de autobús de Torrejón de Velasco cuenta con 2 líneas interurbanas, la línea 463 (Madrid desde Plaza Elíptica- Getafe-Parla-Torrejón de la Calzada-Torrejón de Velasco) y la línea 466 (Parla-Torrejón de la Calzada-Torrejón de Velasco-Valdemoro).

Se prevé que el Parque Logístico reciba diariamente un total de 3.898 vehículos ligeros y 842 vehículos pesados.

El Parque funciona como una gran parcela privada, con dos accesos. Un viario central interno estructura el Parque y comunica los dos accesos y las diferentes partes del conjunto. El viario interno del Parque Logístico permite tanto la circulación de camiones y coches como la movilidad blanda que se priorizará en el interior del Parque.

En la ordenación del Parque se contemplan carriles bici en todas sus calles principales. El itinerario 3 “Eje Sur” de la Red Básica de Vías Ciclistas de la Comunidad de Madrid cruza el Sector del Proyecto ERGON A42 en la zona Sureste, el Proyecto integra esta vía dentro del Parque Logístico.

El Parque contará con una parcela destinada a aparcamiento para vehículos pesados y ligeros que contará con zona de recarga para vehículos eléctricos. Dentro de las parcelas también se reservará un 10% de plazas para vehículos eléctricos y contarán con instalación de recarga

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 10549381676004999474381

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

La Memoria incluye un Estudio de Previsiones de Tráfico y Transporte, en el que se estima la movilidad generada y atraída por el Parque Logístico Ergón A-42 y se analiza la capacidad de los accesos propuestos al desarrollo desde las vías A-42, M-410, M-404 y R-4. Para ello se tiene en cuenta tanto el tráfico existente en la actualidad como el tráfico futuro previsto en función del nuevo desarrollo.

Dicho estudio concluye que la movilidad generada y atraída por el Parque Logístico Ergón A-42 requiere una reforma de la capacidad de los accesos propuestos al desarrollo desde las vías A-42 y M-404. El citado estudio describe tres alternativas con ese fin, A, B y C que comprenden diversas obras de refuerzo y conexión con la red viaria existente. Se realiza un análisis pormenorizado del impacto futuro de cada Alternativa en el nivel de tráfico de las carreteras afectadas, con prospección de un horizonte a largo plazo (2044). Se comparan los respectivos escenarios tanto “con” como “sin” los efectos de la implantación del Parque Ergón para así determinar las demandas específicas generadas por éste.

La alternativa seleccionada, la Alternativa A, comprende las infraestructuras de refuerzo de la red viaria autonómica necesarias para la implantación del parque Ergón que consisten en:

- Una nueva rotonda de acceso en sustitución del actual acceso oeste desde la M-404.
- Un acceso oeste en el enlace de las carreteras A-42 y M-404 que es modificado de manera que se amplía sensiblemente su capacidad actual.
- Una glorieta en sustitución del actual acceso este de la M-404 a Torrejón de Velasco.

Se plantea también la posibilidad de en un futuro ejecutar un nuevo enlace en la R-4, algo más al norte de la actual conexión con la M-404.

El Estudio de Previsiones de Tráfico y Transporte no incluye análisis o mención al transporte público.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 10549381676004994743 81

CONCLUSIONES

Como conclusión principal, la Aprobación Inicial del Proyecto de Alcance Regional (P.A.R.) de Ergon Logistic Park A-42 incorpora un Estudio de Previsiones de Tráfico y Transporte en el que se estima la movilidad generada y atraída por el Parque Logístico en vehículo ligero y en vehículo pesado, pero no se hace mención a los servicios de transporte público y las necesidades futuras de este modo de transporte.

Es por ello, que se recomienda incorporar el correspondiente análisis sobre las líneas de transporte público que existen en el entorno del ámbito y las necesidades futuras de este tipo de transporte que tendrá el nuevo desarrollo.

Adicionalmente, se deberá tener en cuenta en el diseño de los accesos al Parque Logístico la localización de las paradas de los autobuses interurbanos que discurren actualmente por Torrejón de Velasco (líneas 463 y 466), en concreto las paradas 11054 y 11053, Ctra. M404-Ctra. A-42, y parada 12934, Castaños-Polígono Industrial La Frontera. Ambas paradas se localizan muy próximas a los accesos previstos al ámbito del Parque Logístico. El diseño de los accesos debería contemplar soluciones urbanísticas que garanticen unas condiciones óptimas de accesibilidad a las paradas, así como ser coherentes con los encaminamientos peatonales internos para acceder a los distintos sectores del Parque.

Madrid, a fecha de firma

JEFE DEL ÁREA DE ESTUDIOS
Y PROYECTOS
Firmado digitalmente por: MARTIN DUQUE DOMINGO
Fecha: 2024.06.20 13:44

EL DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN
ESTRATÉGICA Y EXPLOTACIÓN
Firmado digitalmente por: GOMEZ LOPEZ FRANCISCO JAVIER
Fecha: 2024.06.24 09:29

Vº Bº
EL DIRECTOR GERENTE
Firmado digitalmente por: RODRIGUEZ SARDINERO PABLO JOSE
Fecha: 2024.06.24 10:46

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv
mediante el siguiente código seguro de verificación: 10549381676004999474381

Comunidad de Madrid

Dirección General de Suelo
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE,
AGRICULTURA E INTERIOR

Comisión de Urbanismo
Dirección General de Urbanismo
Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior
Calle Alcalá nº 16, 3ª planta
28014 Madrid

Nº Registro: 10/446878.9/24
Promotor: Ergón Logistic Park A-42
Remitente: Comisión de Urbanismo de Madrid
Ámbito: Municipio de Torrejón de Velasco

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12778851936851289844433

ASUNTO: **INFORME SECTORIAL DE PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL**
Aprobado inicialmente por la Comisión de Urbanismo el Proyecto de Alcance Regional del Parque logístico ERGON A42, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37.b) de la *Ley 9/1995 de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo*, se emite Informe sectorial, por razón de la afección que la actuación pretendida genere en los intereses públicos en materia de suelo de titularidad pública, en relación con el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

PLANEAMIENTO MUNICIPAL VIGENTE
La figura de planeamiento vigente en Torrejón de Velasco, que rige el desarrollo urbano del municipio, es el Plan General de Ordenación Urbana de Torrejón de Velasco (Madrid) aprobado por medio de Acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Madrid, en sesión celebrada el 25 de Julio de 2000, y publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el 31 de agosto de 2000 (BOCM núm. 207).

ANTECEDENTES Y OBJETO DE LA SOLICITUD
Con fecha 24 de octubre 2023 y de conformidad con los artículos 33 y 35 b) de la *Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo*, la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo de la Comunidad de Madrid, emite la declaración de interés regional del Proyecto de Parque logístico ERGON A42.

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

Con fecha 25 de abril de 2024, de conformidad con lo establecido en el artículo 37.b) de la *Ley 9/1995 de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo,* a propuesta de la Dirección General de Urbanismo de 19 de abril de 2024, por Acuerdo nº 47/2024 de la Comisión de Urbanismo de Madrid, se aprueba inicialmente el Proyecto de Alcance Regional (Proyecto de Alcance Regional) de Ergón Logistic Park A-42 en los términos municipales de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada; y publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el 20 de mayo de 2024 (BOCM núm.119).

ANTECEDENTES DE PLANEAMIENTO EN RELACIÓN A LAS REDES SUPRAMUNICIPALES
Se ha constatado que, previo al documento de Proyecto de Alcance Regional (en adelante, PAR) presentado y objeto de este informe, no existe ninguna figura de planeamiento aprobada

definitivamente que contemplara cesión de suelo en el ámbito delimitado por el PAR, en concepto de Redes Supramunicipales que debiera considerarse en la presente tramitación.

INFORME

DOCUMENTACIÓN ANALIZADA

El objeto del presente informe se realiza sobre la documentación presentada en formato digital descargable en el portal institucional de Transparencia de la Comunidad de Madrid, en base al adjunto remite de la Secretaria de la Comisión de Urbanismo de Madrid, con Ref. 10/446878.9/24, a través del enlace siguiente que contiene:
AC 47/2024 Proyecto de Alcance Regional de Ergon Logistic Park A-42 en Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada | Portal de Transparencia (comunidad.madrid)

La referida documentación consta del Proyecto de Alcance Regional (Memoria y siete anexos), del Estudio de Impacto Ambiental (Memoria y trece anexos) y el Proyecto de Urbanización (Memoria, pliegos y presupuesto, 42 planos de instalaciones y 18 Anexos).

DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA

El Proyecto ERGON Logistic Park se sitúa en el límite de la Comunidad de Madrid con Castilla-La Mancha, en la zona noreste del término municipal de Torrejón de Velasco. Según la programación de las actuaciones se estima que estén finalizadas el 02/04/2029.

El parque logístico se configura entre los siguientes límites: el arroyo Camino de Madrid, la carretera M-404, el Sector S15 clasificado en el Plan General de Torrejón de Velasco como Suelo Urbanizable Programado y el límite del término municipal con Torrejón de la Calzada.

Tiene una superficie aproximada de 161,5 Ha y comprende los suelos identificados por el Plan General de Ordenación Urbana de Torrejón de Velasco como:

- Sector-16 en su totalidad (10 Ha, más 0,7518 Ha de Sistemas Generales adscritos y 3,18 Ha de cesiones obligatorias),
- Suelo Urbanizable No Programado SUNP-1 parcialmente (129 Ha),
- Suelo No Urbanizable de Especial Protección SNUEP por Vías Pecuarias (1,3 Ha), y
- Suelo No Urbanizable de Protección SNUP Agrícola y/o Edafológico (14 Ha).

En el Plan General de Ordenación Urbana de Torrejón de Velasco, de estos suelos, los usos recogidos son:

- de terciario para el Sector-16,
- de residencial para el SUNP-1,
- SNUP protegido Clase II por su interés potencial para la producción agraria y
- SNUEP de Especial protección-Vías pecuarias, por el tramo de la Vereda del Camino de Madrid que cruza por el ámbito del Proyecto Ergón A42, con una anchura establecida de 20,89 m.

Para el desarrollo de la rotonda de acceso al parque logístico por la zona suroeste del ámbito, se ocupa suelo urbanizable programado del sector S17 (8.525,76 m2), de uso principal residencial. Este sector tiene una superficie de 13,14 ha, de las cuales 1,264 Ha son para Sistemas Generales. La rotonda de acceso ocupa parte de la superficie de Sistemas Generales determinados en la ficha del sector y se corresponden también con la propuesta de una rotonda hacia la M404.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12778851936851289844 33

Según los apartados 3 y 5 del artículo 38 de la *Ley 9/1995 de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo,* las determinaciones contenidas en los Proyecto de Alcance Regional, aprobados definitivamente, vincularán de forma directa y producirán efectos en los instrumentos de ordenación urbanística municipal desde la publicación en el BOCM, debiendo estos incorporarlas mediante el oportuno procedimiento de aplicación. Además, al tratarse de una actuación de iniciativa privada, su aprobación legitimará la inmediata ejecución de las actuaciones de carácter público, siendo estas determinaciones directamente aplicables.

En relación a las Redes Supramunicipales objeto de cesión, la propuesta contempla suelo destinado a Infraestructuras y además recoge la Red Supramunicipal existente de Vías Pecuarias.

Sin embargo, el sector S15, que, a pesar de su colindancia con el ámbito, queda excluido, prevé redes supramunicipales. Su uso principal es el residencial. De las 19,9 Ha de su superficie, 0.68 Ha están destinadas a algún tipo de red: 0,43 Ha de redes locales, 0,47 Ha de redes generales y 0,21 Ha para redes supramunicipales.

Redes Supramunicipales S15	R.S. Equipamiento: 8.553,63 m²	R.S. Vivienda Social.: 4.277,47 m²	R.S.Infraestructuras: 8.009,37 m²

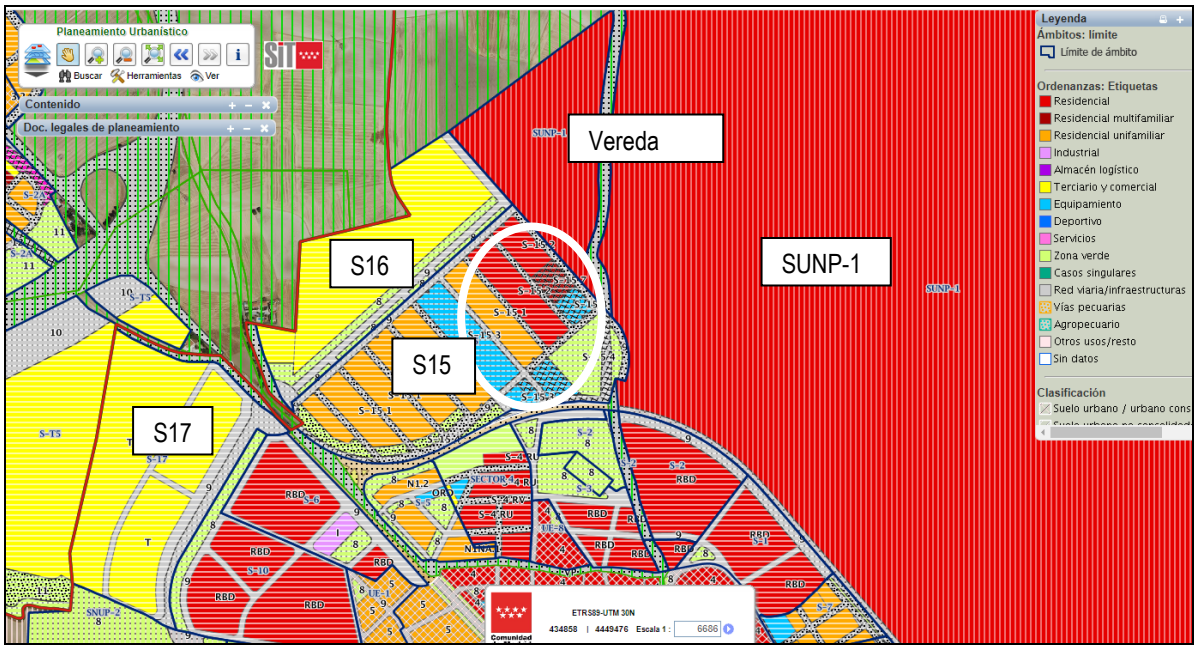


Imagen de planeamiento urbanistico. Remarcado en circulo la localización de las Redes Supramunicipales del S15 (Fuente obtenida del Visor de Información territorial SIT)

Esta actuación territorial afecta directamente a suelo calificado en Plan General de Ordenación Urbana como Red supramunicipal, puesto que las parcelas que se localizan en el Sector 15 son colindantes al parque logístico de referencia, con usos de viviendas de integración social y equipamiento.

La delimitación del parque se puede ver en imagen inferior sombreada en azul. Según la ordenación propuesta (*segunda imagen inferior*), se plantea una zona verde perimetral, de conformación lineal (ancho promedio de 20m), como elemento de transición entre las zonas residenciales que lo bordean y el propio parque logístico.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12778851936851289844433

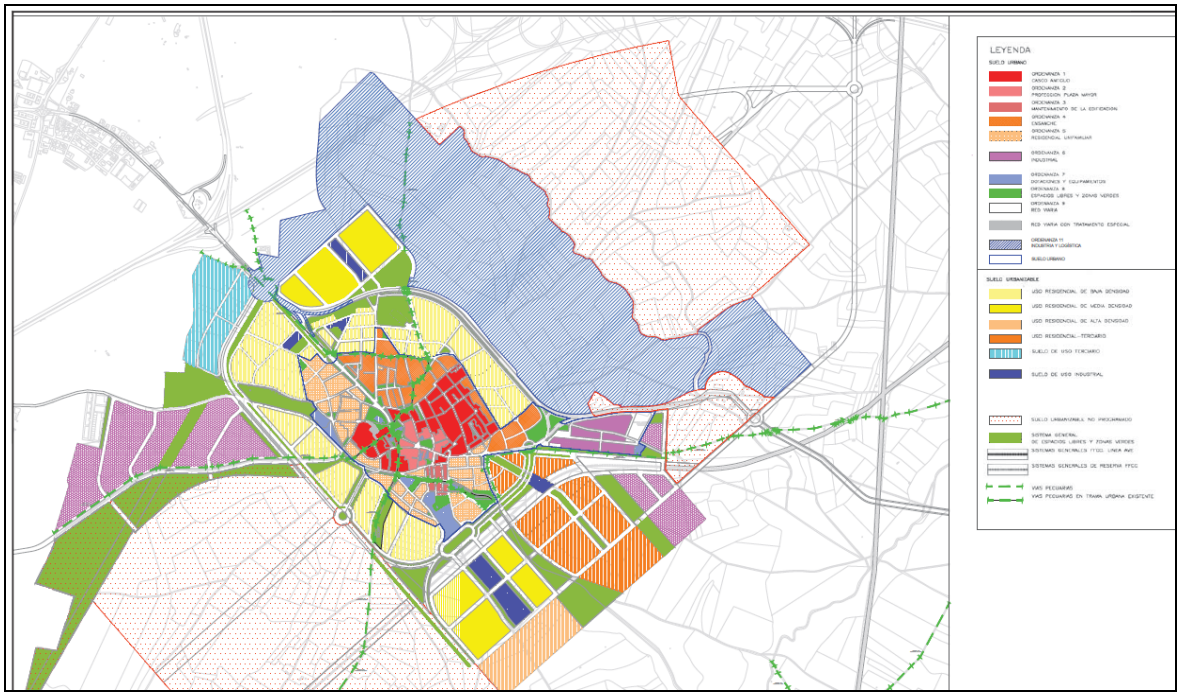
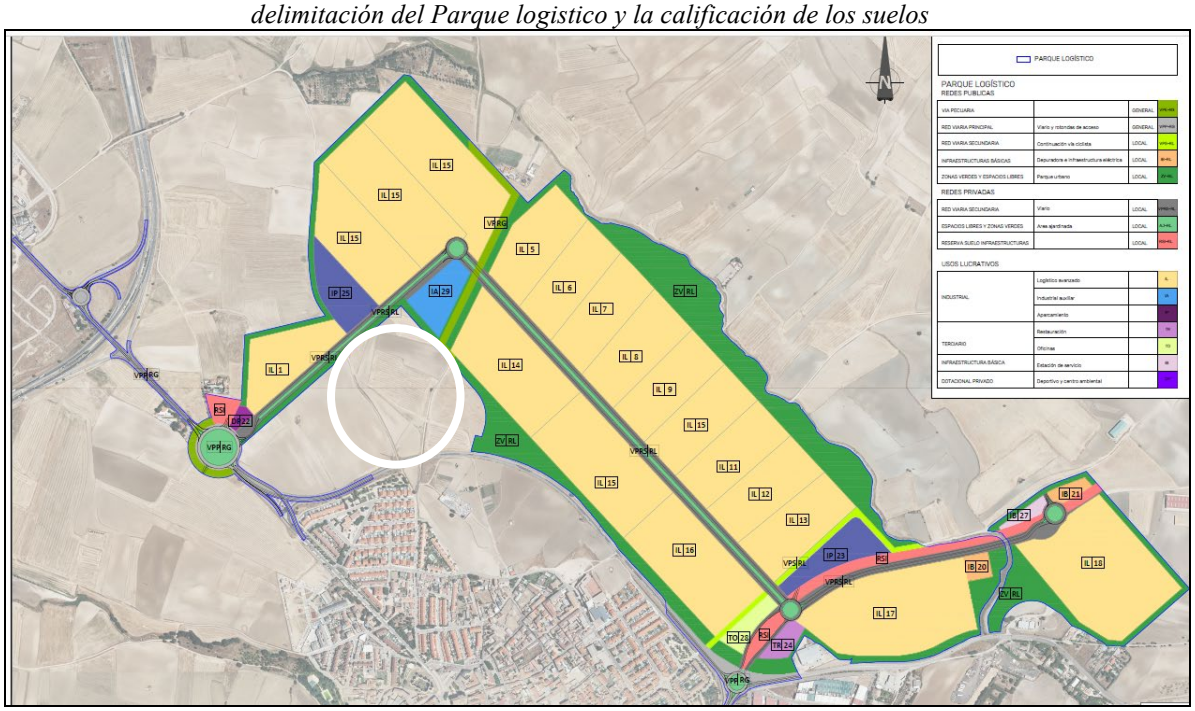


Imagen obtenida de la Memoria del Proyecto de Alcance Regional donde se observa sombreado en azul la delimitación del Parque logistico y la calificación de los suelos



Plano 0-3 de ordenación propuesta del Anexo 5 del Proyecto de Alcance Regional. Remarcado en circulo la localización de las Redes Supramunicipales del S15

ANÁLISIS DE LA PROPUESTA EN RELACIÓN A LAS REDES SUPRAMUNICIPALES

Deber de cesión y cumplimiento

La Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, en virtud de la modificación operada por la Ley 9/2010, de 23 de diciembre, en su artículo 36 establece que el sistema de redes supramunicipales sólo podrá ser establecido por el planeamiento regional territorial o, en su

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12778851936851289844433

defecto, por el planeamiento general. En virtud de los cuales y para este ámbito no hay exigencia de cuantías mínimas ni obligatorias de cesión para estas Redes Supramunicipales.

Las superficies recogidas en el Proyecto de Alcance Regional son las siguientes:

TOTAL PAR ERGON A42	**1.615.362,76 m²**
PARQUE LOGÍSTICO	**1.557.471,19 m²**
Superficie de Actividades	1.132.677,62 m²
Comunicación Interior parque	83.396,26 m²
Reserva de suelo infraestructura	31.413,73 m²
Ajardinamiento interior parque logístico	23.548,80 m²
Zona verde perimetral	254.206,98 m²
Desvío Vía Pecuaria	20.593,51 m²
Continuación Vía Ciclista	11.634,29 m²
CONEXIONES EXTERIORES	**57.891,57 m²**

En lo relativo a las Redes Supramunicipales de la Comunidad de Madrid de Infraestructuras y Vías Pecuarias descritas con anterioridad, la aceptación de las cesiones planteadas y la emisión de informe, si así se requiere para su tramitación, que avale su necesidad, forma de obtención y valoración, es competencia de la Dirección General de Carreteras, integrada en la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid y de la Dirección General de Vías Pecuarias de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior de la Comunidad de Madrid, respectivamente.

Se observa en los planos O3 y O4 de Calificación del suelo y Redes, que no se ha diferenciado entre Red General de cesión al Ayuntamiento y Red Supramunicipal de cesión a la Comunidad de Madrid. En este sentido, la red de vía pecuaria constituye una red de carácter Supramunicipal y así deberá recogerse en toda la documentación. Y en la rotonda de acceso de la M-404 propuesta al suroeste del ámbito deberá delimitarse qué área se corresponde con Red Supramunicipal de cesión a la Comunidad de Madrid.

Por otra parte, desde esta Dirección General se sugiere, en lo relativo a la influencia del uso industrial propuesto con respecto a la ubicación de las Redes Supramunicipales de vivienda de integración social y equipamiento del Sector 15, lo siguiente:

1. La ordenación propuesta ubica los usos industriales y auxiliares próximos al uso residencial. Si bien se reconoce una zona verde entre ambos usos, que minore el impacto, también parece recomendable aumentar su dimensión y definir un tipo de vegetación que garantice de manera suficiente las condiciones de salubridad y calidad ambiental a los futuros residentes de la zona.

2. En otros puntos de la ordenación propuesta, se fusionan usos más versátiles, como es el de restauración o vía ciclista, que pudieran ser más compatibles con el uso residencial y que podrían ser una alternativa al uso industrial auxiliar que tiene la parcela que está más próxima a las viviendas del Sector 15.

AFECCIÓN DE LA PROPUESTA A SUELO DE PATRIMONIO PÚBLICO GESTIONADO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE SUELO

Consultada la base de inventario gestionado por la Dirección General de Suelo, no existe suelo patrimonial en el ámbito delimitado por el PAR, afectado por sus determinaciones.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12778851936851289844433

INCONGRUENCIAS O INEXACTIDUDES

En el análisis de la documentación aportada se han detectado algunas incongruencias o inexactitudes en los datos relativos a las Redes, en la memoria del Proyecto de Alcance Regional:

- En la página 33 cuando hace referencia al sector S15, por su colindancia con el ámbito, no tiene 0,42 Ha de Sistemas generales como indica, sino 0,43 Ha de redes locales, 0,47 Ha de redes generales y 0,21 Ha para redes supramunicipales.
- En el plano de ordenación

CONCLUSIÓN

Por todo lo que antecede, en lo relativo a Redes Supramunicipales, cuya titularidad ostenta la Comunidad de Madrid, la actuación propone, por una parte, cesión de Infraestructuras Viarias para la ejecución de una rotonda que conecte con la M-404, y por otra, recoge la Red Supramunicipal existente de Vías Pecuarias. En ambos casos, se deberán recabar los preceptivos informes de los órganos competentes que avalen la aceptación de la extensión y localización de las redes. En todo caso, habrán de subsanarse los defectos observados en el presente informe.

ADVERTENCIAS

I.- El presente informe se emite sin valorar el contenido de la documentación remitida en cuestiones que no sean objeto exclusivo de la solicitud, sin perjuicio de los informes y pronunciamientos urbanísticos, medioambientales o de otra índole que correspondan, de acuerdo a la legalidad vigente.

II.- Cualquier variación ulterior en la propuesta de Proyecto de Alcance Regional en lo relativo a Redes Supramunicipales, deberá ponerse en conocimiento de esta Dirección General.

Madrid, a fecha de firma
TECNICO SUPERIOR
Firmado digitalmente por: VIEDMA PELÁEZ VICTORIA DE LOS ANGELES
Fecha: 2024.06.25 14:07

Fdo.: Victoria A. Viedma Peláez

VºBº
JEFE DE ÁREA DE
VALORACIONES Y PATRIMONIO
Firmado digitalmente por: GONZALEZ MONTESDEOCA VIRGINIA
Fecha: 2024.06.25 16:51

Fdo.: Virginia González Montes de Oca

VºBº
SUBDIRECTOR GENERAL DE SUELO
Firmado digitalmente por: BADORREY MARTIN CESAR
Fecha: 2024.07.01 14:16

Fdo.: César Badorrey Martín

CONFORME:
DIRECTOR GENERAL DE SUELO
Firmado digitalmente por: CUBIAN MARTINEZ RAMON
Fecha: 2024.07.02 11:56

Fdo.: Ramón Cubián Martínez

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12778851936851289844 33

Comunidad de Madrid

Área de Planificación
Subdirección General de Planificación,
Proyectos y Construcción de Carreteras
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
CONSEJERÍA DE VIVIENDA
TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

ASUNTO: APROBACIÓN INICIAL DEL PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL (P.A.R.) DE ERGÓN LOGISTIC PARK A-42, EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE TORREJÓN DE VELASCO Y TORREJON DE LA CALZADA

REMITENTE: SECRETARIA GENERAL TÉCNICA. CONSEJERIA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR.

La Secretaria General Técnica de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, ha remitido a esta Dirección General con fecha 23 de mayo de 2024 y Ref.: 10/366915.9/24, documentación relativa a la Aprobación Inicial del PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL (P.A.R.) DE ERGÓN LOGISTIC PARK A-42, EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE TORREJÓN DE VELASCO Y TORREJON DE LA CALZADA y somete el expediente al trámite de información pública, solicitando se emita informe de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37.b) de la ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, en relación con el artículo 37 de la ley 21/2013, de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental.

Antecedentes:

Con fecha 8 de agosto de 2022 y Ref.:06/124440.9/22, la Dirección General emitió informe relativo al Proyecto de Alcance Regional Ergón A-42 destacando que:

Se deberá presentar la definición gráfica de las propuestas de conexión previstas a nivel de anteproyecto y adecuadas a la normativa de aplicación, prestando especial atención a la tipología de conexiones (a nivel o distinto nivel) en función del tipo de carretera, de la IMD de la misma y de la generación/atracción de tráfico. Estas conexiones deberán garantizar el correcto funcionamiento de la red existente.

Además, se deberá presentar un estudio de tráfico del desarrollo propuesto en el que se evalúen las actuaciones previstas y su funcionamiento.

También se deberán definir los horizontes temporales para su puesta en servicio en función de la previsión de desarrollo del sector. Asimismo, se deberán definir los mecanismos de gestión previstos para su construcción y la imputación de costes que corresponda.

El informe citado, así como todos los informes emitidos con otros asuntos, redactados por esta Dirección General habrán de ser tenidos en cuenta para la redacción del Proyecto de Alcance Regional “PARQUE LOGÍSTICO ERGON A 42” en los términos municipales de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada.

Descripción:

El Proyecto de Alcance Regional Ergón A42 se localiza en el término municipal de Torrejón de Velasco sobre el Sector de Suelo Urbanizable no Programado SUNP-1.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12581450852875866606968

El sector sobre el que se sitúa el ámbito del proyecto se localiza al Este de la autovía A-42, a la altura del enlace (PK 27+000) y al Oeste de la A4, por el Sur se apoya en la margen izquierda de la M-404 (PK 27+800).

El objeto es sentar las bases con los organismos competentes (D.G de Carreteras y Demarcación de Carreteras), sobre las soluciones propuestas de accesos al parque logístico ERGON A42.

PROPUESTA DE ACCESOS. CONEXIONES

Los accesos propuestos para el nuevo desarrollo suponen conexiones en los siguientes puntos:

Conexión Norte (sólo alternativa B), *configurada como el desarrollo completo del enlace entre la carretera M-410 y la carretera A-42. Mejora la infraestructura de enlace entre ambas carreteras, así como el acceso al Hospital Universitario Infanta Cristina.*

Conexión Oeste (alternativas A, B y C), *en el enlace entre las carreteras A-42 y M-404, que es modificado de manera que se amplía su capacidad. El acceso permite la conexión directa con la carretera M-404 y a través de ella, el acceso a la carretera A-42, utilizando el enlace PK 27 actual, así como al nudo de las carreteras R-4, M-423 y M-942, utilizando el enlace PK12 actual.*

Conexión Sur (alternativas A, B y C), *a través de la carretera M-404 y su prolongación hasta la A-42 y la R-4, convirtiendo el acceso de la M-404 a Torrejón de Velasco en una glorieta en la que conectará, además de con las vías actuales, con el vial de acceso al Parque Industrial.*

Conexión Este (alternativas A, B y C), *desde el enlace entre la carretera M-404 y la autopista R-4, complementando con un nuevo enlace desde la propia R-4, algo más al Norte de la conexión con la M-404, para los movimientos en dirección Madrid, mejorando la capacidad ofrecida por la infraestructura actual.*

ALTERNATIVAS DE ACCESO

Se configura una alternativa básica y dos alternativas adicionales, de acceso al Parque Logístico. Comparten una misma distribución interior de los accesos y un mismo viario interior. Cada una de las alternativas adicionales contempla los dos puntos de conexión con la red general de la alternativa básica y añade un tercer punto de conexión que constituye la diferenciación entre ellas:

Alternativa A: Accesos básicos desde la M-404
Alternativa B (Mejora 1): Acceso Norte, desde el enlace entre la A-42 y la M-410.
Alternativa C (Mejora 2): Acceso Este, desde un nuevo enlace directo con la R-4

ESTUDIO DE TRÁFICO

El Estudio de Tráfico estima la movilidad generada y atraída por el Parque Logístico Ergón A-42, en el municipio de Torrejón de Velasco y analiza la capacidad de accesos propuestos al desarrollo, desde las vías A-42, M-410 y M-404 (que conecta el enlace pk 27 de la A-42, en las proximidades

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 1258145085287586606968

de Torrejón de Velasco, con el enlace pk 12 de la R-4 en las proximidades de Valdemoro), teniendo en cuenta tanto el tráfico existente en la actualidad como el tráfico futuro previsto por el desarrollo.

Se evalúa si el Proyecto de Modificación Viaria para dar acceso al Parque, desde los nuevos enlaces con las vías A-42, R-4 y M-404, es suficiente para soportar el tráfico previsible y si los niveles de servicio que se producen en el viario afectado son aceptables.

*-Estudio del nivel de servicio en los **troncos** de la autovía A-42, de la autopista R-4 y de la carretera M-404, para los diversos escenarios, sin y con la implantación del Parque Logístico en estudio y para cada alternativa de acceso.*

*-Estudio del nivel de servicio en los **tramos de convergencia y divergencia** de las vías A-42 y R-4, para los diversos escenarios, sin y con la implantación del Parque Logístico en estudio y para cada alternativa de acceso.*

*-Estudio de la capacidad y nivel de servicio de las **intersecciones y glorietas afectadas**, para los diversos escenarios y para cada alternativa de acceso*.

El estudio se realiza con datos de tráfico en las calzadas de la autovía A-42, las calzadas de la autopista R-4 y la calzada única de la carretera M-404 correspondientes al año 2019 publicados en el "Mapa de Tráfico 2019" del Ministerio de Transportes Movilidad y Agenda Urbana y en el "Anuario de Tráfico 2019" de la Comunidad de Madrid. Estos datos se complementan con nuevos datos de aforo realizados en el enlace PK 27 de la A-42, enlace PK 24 de la A-42, enlace PK 12 de la R-4 e intersección de la M-404 en el acceso Este a Torrejón de Velasco.

Los datos resultantes se proyectan al año en curso (2023) y se estiman en el año de estudio 2044 (año horizonte de estudio, con ocupación completa del polígono). Se plantean dos escenarios de infraestructura a comparar:
- Escenario 0, no se tiene en cuenta el Desarrollo Urbanístico completo, en los años 2023 y 2044.
- Escenario 1, se tiene en cuenta el Desarrollo Urbanístico completo, en el año 2044, diferenciado para las alternativas A, B y C

TRAFICO EN EL VIARIO DEL ENTORNO

Tráfico en los nodos del viario de acceso al futuro desarrollo

El viario proyectado para el Parque Logístico se conecta al viario general en determinados nodos que experimentarán una modificación en su infraestructura para poder dar acceso a los nuevos viales del Parque Logístico. Se analiza la configuración resultante del nodo para la situación futura, contemplando la prognosis del tráfico actual aforado y el tráfico adicional relacionado con el desarrollo.

Tráfico en la intersección Este de la M-404 a Torrejón de Velasco
En la intersección de acceso Este a Torrejón de Velasco, desde la M-404, se ha realizado un aforo de 24 horas, a partir de la grabación de imágenes con cámara.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12581450852875866606968

Tráfico en el enlace P.K 27 de la autovía A-42

El actual enlace entre la M-404 y la autovía A-42 será un enlace estratégico en el acceso al Parque Logístico. En la M-404, en un punto muy próximo al enlace referido se ***proyecta una glorieta a partir de la que se accederá al viario del nuevo desarrollo.*** *A partir de dicha glorieta es esperable que gran parte del tráfico circule por el enlace, sumándose al tráfico actual*

Tráfico en el enlace P.K 24 de la autovía A-42

El enlace entre la autovía A-42 y la carretera M-410, además sirve de acceso al Hospital Infanta Cristina. De este enlace existe la petición, por parte del Ayuntamiento de Parla, de la prolongación de la M-410 desde este punto hasta Valdemoro.

La posible prolongación de la vía compromete la solución a proponer, a nivel de infraestructura, que deberá contemplar esa posibilidad. Adicionalmente, los movimientos de entrada y salida al hospital deberían independizarse de los del Parque Logístico, en la medida de lo posible.

Tráfico en el enlace P.K 12 de la autovía R-4

El enlace entre la autopista R-4 y la carretera M-404, además conecta con las vías M-423 y M-942, en las inmediaciones de Valdemoro. Este enlace sirve de conexión, desde el Este, con la carretera M-404, a partir de la cual se accede al Parque Logístico, ya sea desde la autopista R-4 o desde las carreteras que llegan a él como Pinto y Valdemoro.

Tráfico en la intersección Oeste de la M-404 a Torrejón de Velasco

Justificado por el análisis de los aforos de 24 horas realizados se ha considerado como periodo de máxima demanda, utilizado para la obtención de los niveles de servicio, el periodo entre las 7:00 y las 8:00 de la mañana

PROGNOSIS DE TRÁFICO

Se aplica un incremento anual de 1,44 % a los valores del Tráfico 2019 y a los valores aforados en 2.023 para estimar las intensidades medias diarias de vehículos en los escenarios futuros considerados.

Se calculan los datos para los años 2023 y 2044 para los escenarios sin modificación viaria y con modificación viaria.

Estos datos futuros serán aplicables sin más que añadir la demanda relacionada con el Parque Logístico Ergón A-42. La demanda del nuevo desarrollo evolucionará de acuerdo al grado de ocupación de cada momento, pero una vez alcanzada la ocupación completa el tráfico alcanzará su cuantificación máxima y no crecerá más, al contrario de lo que se hace con el tráfico general.

CRITERIOS PARA DETERMINAR EL NIVEL DE SERVICIO

Los elementos analizados en el estudio de tráfico responden a dos tipos de circulación:

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **12581450852875866606968**

*La parte del enlace relacionado con intersecciones o glorietas soportará una **circulación interrumpida**, regulada por señales de ceda el paso en los accesos.*

*El tronco de la autovía y la parte de los enlaces que conectan con ella o con sus vías laterales que debe soportar una **circulación ininterrumpida***

Circulación interrumpida
En el viario del ámbito se analiza el estado de tráfico en condiciones de circulación interrumpida. Se trata de las siguientes intersecciones y glorietas:

- *En el enlace actual de la A-42 con la M-404 existen sendas intersecciones, capaces de resolver todos los movimientos a excepción de los de Torrejón de Velasco hacia cualquiera de los sentidos de la A-42, que se deben realizar en los enlaces anterior y siguiente.*
- *En el enlace de la A-42 con la M-410 existe una glorieta que da acceso al Hospital Universitario Infanta Cristina y es necesario para resolver alguno de los movimientos del enlace. Esta glorieta también es objeto de análisis.*
- *En el enlace de la R-4 con la M-404 existen sendas glorietas, una a cada margen de la autopista, que resuelven todos los movimientos de las carreteras que confluyen en ellas.*
- *En la M-404, en el punto donde conectará uno de los viarios de acceso al Parque Logístico, existe actualmente una intersección regulada por prioridad fija para dar acceso al núcleo urbano de Torrejón de Velasco.*

Circulación ininterrumpida
*Además del análisis del tronco de las carreteras A-42 y R-4 se analizan los tramos de entrada y salida de las mismas, en ambos sentidos, que forman parte de los enlaces que dan acceso al nuevo desarrollo. Los enlaces actuales y proyectados hacen necesario el cálculo de los niveles de servicio **en convergencias y divergencias** para la situación actual y futura.*

Para todos los casos se parte de la intensidad de hora punta calculada para todos los aforos, traducida a H100 empleando los coeficientes obtenidos a partir de los datos de la estación de aforo M-133-0.

La situación actual y la situación tendencial son comunes para las alternativas A, B y C, ya que no suponen modificación en la infraestructura. La situación de proyecto es lo que diferencia las alternativas base (A) y de mejoras (B y C), ya que cada una tiene su propia configuración de accesos.

ANALISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Tronco de la autovía A-42
*Según la consideración de calzadas separadas, para la H100 registra un **nivel de servicio D** en la calzada 1 de la A-42 y un **nivel de servicio C** en la calzada 2 de la A-42, para situación actual (2023) La situación actual la autovía A-42 empieza a padecer pequeños problemas de capacidad frente al tráfico soportado, de acuerdo al **nivel de servicio D** calculado para una de sus calzadas*

Tronco de la autopista R-4

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12581450852875866606968

*La autopista R-4, debido a la baja intensidad de tráfico que soporta, se obtienen **nivel de servicio A** en ambos sentidos. La autopista R-4 registra cifras de tráfico muy reducidas y existe una capacidad remanente para poder soportar una gran cantidad de tráfico adicional.*

Tramos de convergencia y divergencia

*Los niveles de servicio en los tramos de convergencia y divergencia del enlace en la A-42 y en la R-4 en el año 2023, indican que la zona de influencia de la convergencia entre la incorporación desde la M-404 a la A-42 en sentido Toledo tiene un **nivel de servicio E,** considerado como congestión, el resto de tramos de convergencia y divergencia del enlace registran **niveles de servicio D**.*

*El enlace de la A-42 con la M-410, cuenta con vías de servicio de dos carriles adicionales al tronco de la calzada, por sentido de la circulación. Para cada tramo de divergencia se obtiene **nivel de servicio D,** que se considera ligeramente problemático. Se trata de la divergencia desde la calzada lateral en sentido Madrid, este movimiento da servicio al tráfico que desde la A-42 en sentido Madrid sale hacia el Hospital Universitario o quiere tomar la M-410 en sentido Oeste. Este último movimiento no dispone de ramal directo, al igual que el movimiento contrario, debiendo resolverse estos movimientos en la glorieta de acceso del hospital.*

*Los niveles de servicio en los tramos de convergencia y divergencia del enlace de la carreta M-404 con la autopista R-4, los relacionados con la R-4 son bastante débiles, existiendo una capacidad remanente elevada tanto en el tronco de la autopista como en el ramal de conexión. Los niveles de servicio, que en todos los casos son **Nivel de Servicio A**.*

Tronco de la carretera M-404

En el tramo de la carretera M-404 entre Torrejón de Velasco y el enlace con la autopista R-4 el tramo entre Torrejón de Velasco y la R-4 será el más afectado por el nuevo tráfico relacionado con el Parque Logístico Ergón A-42. La carretera M-404 en su tramo entre Torrejón de Velasco y la A-42 no se ve afectado ya que existen accesos al futuro desarrollo tanto en el nuevo enlace propuesto entre la A-42 y la M-404 como en la nueva glorieta propuesta en el enlace Este a Torrejón de Velasco.

*El cálculo de los niveles de servicio ha considerado los datos de la estación de aforo del PK. 29+800 de la M-404. El aforo realizado en la carretera M-404, próximo al enlace con la autopista R-4, obtiene para la situación actual, un **nivel de servicio D** en el sentido R-4 y un **nivel de servicio C** en el sentido Torrejón de Velasco.*

ANALISIS DE LA SITUACIÓN TENDENCIAL EN EL AÑO HORIZONTE (2044)

Tronco de la autovía A-42

El cálculo del nivel de servicio en el tronco de la autovía se realiza manteniendo los datos de la situación actual (2023), aumentando el tráfico de acuerdo a las tasas de crecimiento calculadas en el apartado de prognosis de tráfico.

*En el año 2044, para la situación tendencial, se incrementa el nivel de servicio, en la calzada 1, **desde nivel D hasta nivel F (**superando la capacidad de la calzada), y en la calzada 2, **desde nivel C hasta nivel E.***

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **12581450852875866606968**

La situación tendencial para el año horizonte 2044 da lugar a valores por encima de la capacidad en la ***calzada 1, nivel F y a un nivel E, en la calzada 2.***

Tramos de convergencia y divergencia

En el enlace entre la autovía A-42 y la carretera M-410 los niveles de servicio previstos en las convergencias y divergencias con las vías laterales de la autovía A-42 son buenos con la excepción del movimiento de salida desde la A-42 en sentido Madrid hacia la glorieta de acceso al Hospital Universitario Infanta Cristina. En este movimiento de divergencia se obtiene ***nivel de servicio E*** *para el año 2044.*

Esta situación conflictiva es debida al elevado número de vehículos que realizan el movimiento de salida, debido en su mayor parte a la no existencia de un movimiento directo para pasar desde la autovía A-42 en sentido Madrid a la carretera M-410 en sentido Oeste. La modificación de este enlace que previsiblemente debería realizarse en el caso de que se prolongue la M-410 hasta Valdemoro, podría resolver esta situación.

Enlace entre la carretera M-404 y la autopista R-4

La situación tendencial, al año 2044, del enlace entre la carretera M-404 y la autopista R-4, indica los niveles de servicio en todas las zonas de influencia de las convergencias y divergencias de la autopista, con valores óptimos. La capacidad remanente de este enlace sigue siendo muy elevada incluso en el horizonte futuro considerado.

Tronco de la carretera M-404

Aplicando el dato creciente de la estación de aforo del PK 29,8 de la M-404 hasta el año 2044, se obtiene considerando un crecimiento de las cifras actuales de tráfico al 1,44%, para la hora punta de cálculo, un ***nivel de servicio E****, para el sentido R-4 y un nivel de* ***servicio D****, para el sentido Torrejón*.

ANALISIS DE LA SITUACIÓN DE PROYECTO EN EL AÑO HORIZONTE (2044)

Alternativa A (Base)

En este escenario se diseña la infraestructura, para considerar las modificaciones proyectadas en los accesos al desarrollo, en su alternativa de accesos A.

Tronco de la autovía A-42

Sumando el tráfico adicional previsto del Parque Logístico Ergón E-42 en el tramo más exigente, y considerando su ocupación completa en el año 2044, se obtiene para cada una de las calzadas de la A-42 Norte el mismo ***nivel de servicio F*** *en la calzada 1 (ya se superaba la capacidad con el tráfico tendencial) y mantiene el* ***nivel de servicio E*** *en la calzada 2.*

Tronco de la autopista R-4

Se procede de la misma manera en la autopista R-4, seleccionando el tramo más cargado en cuanto al nuevo tráfico generado, que en este caso es el tramo Sur. Para el caso de la R-4, en el año 2044 con la consideración de ocupación completa del nuevo desarrollo, se obtienen ***niveles de servicio óptimos****. Existe, por tanto, una gran capacidad remanente para absorber un mayor tráfico.*

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **12581450852875866606968**

Tramos de convergencia y divergencia

En este caso sí se modifican los niveles de servicio de dos de los tramos analizados, concretamente la divergencia de la A-42 en sentido Toledo y la convergencia de la A-42 en sentido Madrid. En ambos casos, al sumar el tráfico del Parque Logístico al tráfico previsto para el año 2044 el ***nivel de servicio es C.***

Los resultados obtenidos para el enlace entre la autopista R-4 y la carretera M-404, en el año 2044 para situación con proyecto, el tráfico sumado con origen o destino el Parque Logístico, se sigue manteniendo ***el Nivel de Servicio A*** *en todos los tramos de convergencia y divergencia.*

Tronco de la carretera M-404

Para la situación del año 2044 con proyecto se mantienen los mismos niveles de servicio que en situación sin proyecto, un ***nivel de servicio E****, para el sentido R-4 y un nivel de* ***servicio D****, para el sentido Torrejón*.

COMPARACIÓN DE ESCENARIOS Y SELECCIÓN DE LA ALTERNATIVA MÁS FAVORABLE

De los niveles de servicio obtenidos en situación con proyecto, se concluye que es necesario modificar el enlace de la A-42 y la M-404 a sus configuraciones MD2 en el margen derecho y MI2 en el margen izquierdo y la mejora de las intersecciones de accesos a Torrejón de Velasco.
Con estas mejoras, en las tres alternativas, para el año 2044, los niveles de servicio son mejores que los obtenidos para el mismo año en situación tendencial, sin proyecto.

Por tanto, la modificación viaria que acompaña el desarrollo del Parque Logístico, a pesar de aportar una incorporación de tráfico adicional a la red, solventa alguna de las situaciones de congestión que previsiblemente se producirían en situación tendencial, y que en el caso de los accesos Este y Oeste a Torrejón de Velasco desde la M-404, existen en la actualidad.

Las alternativas B y C ofrecen alguna ligera modificación en la distribución del tráfico entre enlaces, descargando ligeramente la autovía A-42, pero no consiguen mejorar los niveles de servicio de las intersecciones.

*La alternativa C propone una mejora en el desarrollo del Parque Logístico, sin mejorar los niveles de servicio de la A-42. La nueva conexión entre la A-42 y la R-4 podría constituir un nuevo eje que beneficia a todo el ámbito próximo a ambas vías, además del relacionado con el Parque Logístico, la alternativa C sólo debe considerarse como, planteando el aprovisionamiento de una reserva de suelo suficiente para albergar la ejecución completa de la obra, así como su integración funcional, dentro del parque logístico****.***

CONCLUSIONES

Se estima que se producirá un volumen de tráfico total diario de 8.545 vehículos (1517 vehículos pesados y 7.028 vehículos ligeros), igual para las alternativas de acceso, distribuido entre las 7:00 y las 8:00. para conocer el tráfico en hora punta.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **12581450852875866606968**

La diferencia principal entre las alternativas es el mejor reparto del tráfico entre las vías A-42 y R-4, en dirección Norte, para la alternativa C, en comparación con el obtenido para las alternativas Ay B.

El impacto que producirá el desarrollo del parque logístico Ergón A-42, permite identificar problemas de congestión en el entorno de la A-42, ajenos al desarrollo del proyecto debido a que el tráfico adicional generado por los usos del Parque, que, al ir acompañados de una modificación viaria debido a la dotación de accesos, no empeora los niveles de servicio de la situación tendencial del año 2044 y, en la mayor parte de las intersecciones analizadas, provoca una mejora del nivel de servicio.
En el resto de tramos analizados, tronco de las vías afectadas y en sus tramos de convergencia y divergencia, el tráfico adicional a considerar, no empeora los niveles de servicio esperados para la situación tendencial.

El ámbito objeto del proyecto se encuentra en las proximidades de la carretera M-404 en el entorno del pk 27+000, perteneciente a Red Secundaria de Carreteras de la Comunidad de Madrid. Esta carretera tiene una intensidad de tráfico en el año 2023 en el p.k. 25+170 de 18.793 veh/día y 9,29 % pesados y en el pk 29+800 de 12.035 veh/día con 13,98 % pesados. Y de la carretera M-410 en torno al Pk 9+000, perteneciente a la Red Principal, con una intensidad de tráfico en el año 2023 en el pk 8+150 de 14.105 veh/día y 8,61% pesados.

Informe:

En relación con la documentación presentada, se emite informe sobre los aspectos y determinaciones que inciden sobre el dominio público de carreteras, el trazado y la previsión de actuaciones en la red de carreteras autonómica, de acuerdo con el artículo 22 de Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo

1. *Según documentación remitida, el Estudio de Tráfico analiza los niveles de servicio y alternativas A, B y C y se obtiene para la A-42 y la M-404, nivel F y nivel E en el escenario tendencial, no viéndose empeorado en situación de proyecto, resultando mejorados los niveles de servicio de las intersecciones de los enlaces afectados, debido a la mejora viaria propuesta por el proyecto (alternativa A), considerada como la más favorable y que indica la necesidad de modificar el enlace de la A-42 con la M-404 a sus configuraciones MD2 en el margen derecho y MI2 en el margen izquierdo y la mejora de las intersecciones de accesos a Torrejón de Velasco. Las modificaciones viarias propuestas en la carretera M-404 son las siguientes:*

   - acceso Sur desde la M-404 y su prolongación hasta la A-42 (mediante sustitución del actual acceso por glorieta);
   - acceso Oeste en el enlace las carreteras A-42 y M-404 que es modificado por glorieta, ampliando sensiblemente su capacidad actual.
   - glorieta principal ubicada entre los dos anteriores y de gran capacidad, en sustitución del actual acceso este de la M-404 a Torrejón de Velasco, que conectará con las vías actuales y con el vial de acceso al Parque Ergon.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 12581450852875866068

Se informa que las modificaciones viarias en la M-404 y en el enlace de la A-42 con la M-404 (contempladas en la Alternativa A), deben definirse mediante un anteproyecto para comprobar su viabilidad y que deberá cumplir las disposiciones de la normativa vigente, Orden del Ministerio de Fomento FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-1 C Trazado, de la Instrucción de Carreteras, por aplicación de la derogación de la Orden 23 de mayo de 2019, de la Comunidad de Madrid, en lo que se refiere a la geometría del acceso como a las distancias de seguridad que se deben mantener con los accesos contiguos, enlaces o nudos de las carreteras que se encuentren en la proximidad, analizando la propuesta de acceso Sur desde la M-404 mediante glorieta y la gran glorieta proyectada en un punto muy próximo al enlace, a partir de la que se accederá al viario del nuevo desarrollo.

Es de aplicación la Orden de 23 de mayo de 2019, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, por la que se derogan los títulos I a IV de la Orden de 3 de abril de 2002, por la que se desarrolla el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, Reglamento de la ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, en materia de accesos a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid

2. El documento del PAR que se remita a esta Dirección General para la emisión del informe pertinente deberá contener planos específicos de carreteras en los que se deberán reflejar a una escala adecuada y debidamente acotadas las actuaciones previstas, las franjas del terreno correspondiente a la arista exterior de la explanación, el dominio público de las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid y a su zona de protección. En estos planos deberá superponerse la calificación con las zonas de dominio público de la carretera. Se recuerda que las mediciones reales se realizarán a partir de la arista exterior de la explanación.

   Se informa que no deberá disponerse suelo calificado como zonas verdes o espacios libres en la franja de protección de carreteras de titularidad autonómica.

3. El PAR deberá prever un horizonte temporal de entrada en servicio del sector respecto de las actuaciones de conexión con las carreteras de la Comunidad de Madrid que tienen la obligación de acometer. También deberá fijar los horizontes temporales de ejecución de las cargas urbanísticas. Se considera necesario incluir en el Plan la obligación de establecer los mecanismo de gestión necesarios, donde se incorpore la definición de la actuación a nivel de anteproyecto, una programación de las fases de ejecución con los condicionantes para la autorización de licencias de ocupación, el establecimiento de posibles situaciones y cargas de carácter provisional, y cualquier otra condición que se deba contemplar con el fin de que cada sector tenga garantizado el acceso previsto a la carretera independientemente del grado de desarrollo del resto.

4. En la documentación remitida, se incluye un estudio acústico para la situación pre-operacional y para la situación post-operacional, que calcula la aportación en la contaminación acústica del tráfico generado por la implantación del parque logístico Ergon sobre el ruido ambiental existente, realizando una comparación entre dos escenarios distintos, concluyendo que no supondrá una aumento significativo de los niveles de ruido en los receptores cercanos, no siendo necesario adoptar medidas correctoras.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **12581450852875866060968**

Se recuerda que respecto a la prevención de la contaminación acústica, será de aplicación el Decreto 55/2012 (BOCM de 22 de marzo de 2012) por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid, que dispone como régimen jurídico aplicable en la materia el definido por la legislación estatal (Ley 37/2003, del Ruido), que obliga tanto a la planificación general territorial como a las figuras de planeamiento urbanístico a adoptar medidas preventivas y correctoras.

En este sentido, se recuerda que se deben cumplir todos los requisitos de prevención de contaminación acústica que marca la legislación vigente en cada momento, y que deben ir avalados por los estudios pertinentes.

5. El Proyecto de Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid, que se encuentra en fase de redacción, recoge las siguientes actuaciones:
   -Nueva carretera M-410, entre A-42 (Parla) y la M-506 (Valdemoro) (pk2+000 de la M-423)
   -Nueva carretera M-410: entre la A-5 y la M-413 AP-41, completando el nuevo eje del Sur entre la A-5 y la A-4
   -Duplicación M-410: Entre M-413 y A-42

   Según la documentación del estudio de tráfico, las situaciones conflictivas en la situación tendencial de la A-42, se podrían mejorar con las obras de la licitación del MITMA "Redacción del proyecto de trazado y construcción para ampliar un tercer carril por calzada y adecuar las conexiones existentes entre los pk 19+300 al 30+700 de la A-42

   Se informa que las actuaciones citadas supondrían una afección en los enlaces e intersecciones de acceso proyectados en la Alternativa A y se deberían tener en cuenta sus contenidos en la redacción del PAR si éste se estuviera redactando a la vez que los proyectos de la Comunidad de Madrid y del MITMA, debiéndose estudiar en el escenario operacional y pos operacional, partiendo de los problemas de capacidad ya detectados, la repercusión de las actuaciones en el reparto de tráfico y la modificación en la elección de ruta de los tráficos actuales, no solo los relacionados con el Parque Logístico, siendo captados desde la A-42 a la R-4 y su incidencia sobre los niveles de servicio en la M-404.

   El estudio debería analizar la capacidad y el nivel de servicio para los diferentes escenarios del viario en su totalidad, que integre las modificaciones viarias planteadas en la Alternativa A y la mejora del enlace de la A-42 y la M-410, incorporando las actuaciones previstas de duplicación de la M-410 y Nueva carretera M-410: entre la A-5 y la M-413 AP-41 y de ampliación de tercer carril de la A-42 que afectarán al enlace, a fin de garantizar el correcto funcionamiento de la red existente y su repercusión en los niveles de servicio que se han obtenido. Será necesario realizar el estudio de capacidad y nivel de servicio de los enlaces afectados por la implantación del sector, así como de las glorietas existentes en la actualidad y en las proyectadas

6. Los instrumentos de planeamiento urbanístico que se tramiten en desarrollo del mismo y que afecten a carreteras de la Red de la Comunidad de Madrid, deberá remitirse a esta Dirección General para su oportuno informe favorable y vinculante, antes de su aprobación definitiva, de acuerdo con el

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **12581450852875866606968**

artículo 22.1 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo.

En concreto, el informe de esta Dirección General tiene que ser favorable y vinculante para la aprobación definitiva de los documentos del Plan General, Plan Parcial, Proyecto de Urbanización y Proyecto de Reparcelación de las unidades de ejecución y de los sectores de desarrollo contemplados en el planeamiento general, de acuerdo con el artículo 22.1 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo.

Las condiciones de conformidad con la documentación definitiva del plan general por parte de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructura serán las que se establezcan en el ordenamiento jurídico vigente.

7. Una vez obtenido el informe favorable al planeamiento general, y en fases posteriores de desarrollo del planeamiento, las conexiones que afecten a las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid deberán definirse mediante proyectos específicos completos que serán remitidos a esta Dirección General para su informe y estarán redactados por técnicos competentes y visados por el colegio profesional correspondiente.

8. El proyecto “Parque Logístico Ergon A42” en el TM de Torrejón de Velasco, recogerá las consideraciones mencionadas en este informe y las contempladas en informes anteriores y que deberá cumplir las disposiciones de la normativa vigente, Orden de Accesos a la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid y Orden del Ministerio de Fomento FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-1 C Trazado, de la Instrucción de Carreteras, por aplicación de la derogación de la Orden 23 de mayo de 2019, de la Comunidad de Madrid, en lo que se refiere a la geometría del acceso como a las distancias de seguridad que se deben mantener con los accesos contiguos, enlaces o nudos de las carreteras que se encuentren en la proximidad.

   Es de aplicación la Orden de 23 de mayo de 2019, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras, por la que se derogan los títulos I a IV de la Orden de 3 de abril de 2002, por la que se desarrolla el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, Reglamento de la ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, en materia de accesos a la red de carreteras de la Comunidad de Madrid

9. Las conexiones que afecten a las carreteras competencia de la Comunidad de Madrid, en caso de ser necesarias, deberán definirse mediante proyectos específicos completos que serán remitidos a esta Dirección General para su informe y estarán redactados por técnicos competentes y visados por el colegio profesional correspondiente.

   Se llama la atención que no estará autorizado ningún nuevo acceso a las carretera M-404 y M-410, ni a ninguna carretera competencia de la Comunidad de Madrid, que no lo esté expresamente por la Dirección General de Carreteras, aunque figure como tal en el planeamiento vigente del municipio. Se procurará que el acceso a todos los ámbitos del suelo se realice por las vías municipales, mejorando los accesos actuales. Tampoco podrán variarse las características o uso de los accesos existentes sin la previa autorización de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **12581450852875866606968**

En cualquier caso, se considera necesario tramitar la solicitud de autorización correspondiente mediante resolución de la Dirección General de Carreteras, de acuerdo con el artículo 99 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo. La entrada en servicio del desarrollo está condicionada a dicha autorización, según las limitaciones contempladas en dicho artículo

10. Los gastos derivados de la redacción de proyectos, disposición del suelo necesario y construcción de las infraestructuras viarias mencionadas, así como su mantenimiento, deberán ser sufragadas íntegramente por los desarrollos urbanísticos que correspondan y/o por la administración municipal, lo cual deberá ser indicado expresamente en las fichas urbanísticas (artículo 51 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid).

11. Se recuerda que este informe no comporta la autorización de las actuaciones descritas en la documentación remitida por el solicitante; la autorización de éstas deberá ser solicitada por su titular, en cuyo trámite se señalarán las condiciones generales y particulares que procedan.

12. Procede hacer explícito que las consideraciones de este informe se establecen desde el ámbito de competencias atribuidas a esta Dirección General de Carreteras y de acuerdo a la legislación vigente en materia de carreteras y accesos a las mismas en la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de lo que otras Consejerías u Organismos de la Comunidad de Madrid, u otras Administraciones afectadas, determinen en el ámbito de sus respectivas competencias.

13. Las condiciones de este informe se establecen con las directrices actuales de planificación de carreteras y con las características existentes de movilidad y accesibilidad de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, pudiendo modificarse en función de la evolución del desarrollo regional, lo que obligaría a una nueva evaluación de necesidades, consideraciones, diseño de accesibilidad, etc.

14. Se recuerda que antes del comienzo de cualquier obra que pueda afectar al dominio público viario de la Comunidad de Madrid o su zona de protección deberá pedirse permiso a la Subdirección General de Concesiones y Explotación de esta Dirección General de Carreteras.

La Jefa de Servicio de Planificación

Firmado digitalmente por: LOPEZ-CANO SERRANO MARIA CRISTINA
Fecha: 2024.07.04 14:00

La Jefa de Área de Planificación,

Firmado digitalmente por: MARTÍN PÉREZ MARÍA EUGENIA
Fecha: 2024.07.04 14:57

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **12581450852875866060968**

Comunidad de Madrid

Área de Planificación
Subdirección General de Planificación,
Proyectos y Construcción de Carreteras
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
CONSEJERÍA DE VIVIENDA
TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

ASUNTO: APROBACIÓN INICIAL DEL PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL (P.A.R.) DE ERGÓN LOGISTIC PARK A-42, EN LOS TERMINOS MUNICIPALES DE TORREJÓN DE VELASCO Y TORREJON DE LA CALZADA

En relación con el asunto referenciado, se remite informe vinculante sobre los aspectos y determinaciones que inciden sobre el dominio público de carreteras, el trazado y la previsión de actuaciones den la red de carreteras autonómica, de acuerdo con el artículo 22 del Reglamento de la Ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid, aprobado por Decreto 29/1993, de 11 de marzo.

LA DIRECTORA GENERAL DE CARRETERAS,

Firmado digitalmente por: NATALIA QUINTANA SERRANO - ***3714**
Fecha: 2024.07.05 07:00

SECRETARIA GENERAL TÉCNICA.
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Calle Orense nº 60
28020 Madrid

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: **12581450852875866606968**

Dirección General de Protección Civil
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE,
AGRICULTURA E INTERIOR

INFORME DE LA SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PROTECCION CIVIL CORRESPONDIENTE AL DOCUMENTO DENOMINADO «PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL (P.A.R.) DE ERGON LOGISTIC PARK A-42, EN LOS TM DE TORREJÓN DE VELASCO Y TORREJÓN DE LA CALZADA».

Exp: Acuerdo de la Comisión de Urbanismo 47/2024

Recibida en la Subdirección General de Protección Civil de la Comunidad de Madrid la documentación correspondiente al documento denominado «Proyecto de Alcance Regional (P.A.R.) de Ergon Logistic Park A-42, en los TM de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada» y conforme a lo establecido en artículo 37.b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, en relación con el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, esta Subdirección General de Protección Civil, dentro del ámbito de sus competencias, INFORMA que respecto a la consulta realizada no tiene ninguna observación ni sugerencia que realizar.

En Pozuelo de Alarcón, a fecha de firma

JEFA DE SERVICIO

Firmado digitalmente por: CASTRO LOPEZ MARTA RITA
Fecha: 2024.07.23 11:01

Fdo.: Marta R. Castro López

VºBº
SUBDIRECTOR GENERAL DE PROTECCIÓN CIVIL

Firmado digitalmente por: MONLEÓN JIMÉNEZ JOSÉ LUIS
Fecha: 2024.07.23 13:55

Fdo.: Jose Luis Monleón Jiménez

Pº del Río, 1
28223 Pozuelo de Alarcón
Madrid
Tel.: +34 917 089 494
proteccioncivilcm@madrid.org

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/csv mediante el siguiente código seguro de verificación: 094483358226891939515

Área de Calidad Hídrica
Subdirección General de Residuos y Calidad Hídrica
Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR

Ref:	26/040498.5/24
Expte:	26-ICH-00058.3/2024

JS 24.0256

NOTA INTERIOR

DE: **JEFA DE ÁREA DE CALIDAD HÍDRICA**

A: **SUBDIRECCIÓN GENERAL DE RÉGIMEN JURÍDICO**

ASUNTO: SOLICITUD DE INFORME SOBRE EL PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL "PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42", PROMOVIDO POR ERGON LOGISTIC PARK A-42, EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE TORREJÓN DE VELASCO Y TORREJÓN DE LA CALZADA

Ref.: Acuerdo de la Comisión de Urbanismo 47/2024

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 12582134650152294928 17

Mediante escrito de la Subdirección General de Régimen Jurídico, recibido en fecha 24 de mayo de 2024 con referencia 10/453295.9/24, se pone en conocimiento de esta unidad administrativa que de orden del Ilmo. Sr. Secretario General Técnico de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, y Secretario de la Comisión de Urbanismo, se remite certificación del acuerdo adoptado por la Comisión de Urbanismo en su sesión celebrada el día 25 de abril de 2024, relativo a:

> *Proyecto de Alcance Regional (P.A.R) de ERGON LOGISTIC PARK A-42, en los TTMM de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada.*

Según recoge el citado acuerdo, en su apartado tercero, se solicita informe y evacuación de consulta, a los órganos y entidades administrativas previstos legalmente como preceptivos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37.b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, en relación con el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, entre los que se encuentra el Área de Calidad Hídrica de la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular.

Tras examinar el contenido de la documentación recibida, desde el ámbito competencial de esta unidad administrativa se informa cuanto sigue:

1.- Antecedentes

Con fecha 28 de abril de 2021 Ergon Logistic Parks A42 S.L. solicitó ante la Consejería de Economía, Empleo y Competitividad informe favorable en cuanto al inicio del procedimiento administrativo, en virtud del artículo 33.1 de la Ley 9/1995 con el fin de que el proyecto planteado sea declarado como Proyecto de Alcance Regional.

El 31 de agosto de 2021, el Director General de Política Económica emite informe en el que considera que el Proyecto puede presentar un impacto relevante, efectivo y duradero de suficiente intensidad en el desarrollo económico y social de la Comunidad de Madrid, como para ser calificado como Proyecto Económico de Alcance Regional (PAR) de acuerdo con la norma invocada, dando inicio al trámite administrativo regulado.

Con fecha 21 de septiembre de 2022, se recibe escrito del Área de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Descarbonización y Transición Energética, con número de referencia 10/653690.9/22, relativo a la petición de informe de sugerencias sobre el proyecto "PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42", para la elaboración del documento de alcance del contenido del estudio de impacto ambiental, como parte del procedimiento de la Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria.

Informa el Área de Evaluación Ambiental que, según lo establecido en el artículo 7.1.a) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el citado proyecto precisa de un procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental, ya que queda incluido en el epígrafe a) del Grupo 2 del Anexo I de la citada ley. En el documento inicial recibido se solicita la elaboración del documento de alcance del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de referencia conforme a lo establecido en el artículo 34 de la Ley 21/2013. En consecuencia, el Área de Evaluación Ambiental remite el documento inicial recibido para que se envíe informe sobre los aspectos que el promotor debe tener en cuenta para la elaboración del Estudio de Impacto Ambiental, así como todas aquellas propuestas e indicaciones que se estimen convenientes para la evaluación ambiental del proyecto.

En fecha 27 de octubre de 2022 desde el Área de Calidad Hídrica se remite al Área de Evaluación Ambiental informe de sugerencias sobre el alcance del contenido del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42", expediente ref. SEA Nº 26.49/22.

2.- Características del proyecto

Con fecha 24 de octubre de 2023 y de conformidad con los artículo 33 y 35) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo de la Comunidad de Madrid, emite declaración de interés regional del Proyecto Ergon A42 y la decisión de la citada consejería, favorable a su tramitación como Proyecto de Alcance Regional

El Proyecto de Alcance Regional ERGON A42 alberga un parque destinado a la actividad logística, actividades auxiliares y complementarias, así como sus conexiones exteriores. Se localiza al norte del casco urbano de Torrejón de Velasco, ocupando una superficie de 1.615.363 m^2. ERGÓN A42 se localiza mayoritariamente sobre el Sector de Suelo Urbanizable no Programado SUNP-1

Según el promotor, ERGÓN A42 funcionará como un recinto acotado de grandes dimensiones, con control de acceso en dos puntos. Hacia el interior se localizan los diferentes usos logísticos, los servicios del parque, la red viaria y el espacio público interior. Un gran anillo verde perimetral da soporte a todas las actuaciones para su integración paisajística.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 12582134650152294928 17

Dado el uso logístico dominante del proyecto, se han previsto unos viales de conexión y distribución con anchuras y radios de giro suficientes y adecuados para la accesibilidad y circulación de vehículos pesados de transporte tipo trailers o trenes de carretera.

Las instalaciones que promueve Ergon Logistic Park A42, S.L., están concebidas con un formato de naves big box, de alta eficiencia certificadas con sello BREEAM – nivel Excelente, sobre parcelas de gran tamaño.

Está compuesto por 18 grandes parcelas de uso Logístico Avanzado (A1 a A18) que requieren de gran superficie (de 37.500 a 99.500 m^2) por la propia naturaleza de la actividad logística. Se generan 18 macroparcelas que a su vez son divisibles en parcelas de 20.000 m^2. También se incluye una parcela para logística de pequeño tamaño (A27) destinada a usos industriales compatibles con los logísticos del conjunto, con un componente tecnológico relevante.

Dentro del parque se establecen, por otro lado, diferentes núcleos de servicios de apoyo que tienen la función de proporcionar asistencia, interna y externa, a usuarios y trabajadores del Parque Logístico. Estos servicios se componen de: un área de formación y gestión del conocimiento (A26), un área de restauración y ocio (A24) y un aparcamiento para vehículos pesados y ligeros (A22-A23). Hacia el acceso suroeste se localiza otra parcela de servicios (A21) destinada a centro de educación ambiental.

Hacia el Este del Parque Logístico incluye una infraestructura provisional para la depuración de aguas residuales (A19), una subestación eléctrica (A20) y una estación de servicio/hidrolinera (A25).

Las conexiones exteriores del Parque son dos: acceso sur por la M-404 y acceso suroeste por la M-404, además la ordenación prevé una zona de reserva de suelo para la posible ejecución de un enlace viario de la M-404 con la R-4, aunque éste no resulta objeto de tramitación en el Proyecto de Alcance Regional (PAR).

El Parque se abastecerá de agua mediante conducciones que enlacen con la arteria de suministro a Torrejón de Velasco del Canal de Isabel II. Se dispondrá de un armario normalizado para contador de agua por acometida prevista, situado en la fachada de las parcelas.

En el caso de que no se produzca la ampliación de la actual depuradora de Torrejón de Velasco (EDAR de Guatén), se adoptará una solución temporal de depuración autónoma “in-park” hasta la conexión que permita derivar las aguas residuales sobrantes a la EDAR de Guatén.

El diseño y construcción del sistema de depuración se configura a partir de tres escenarios diferentes.

-Escenario 1. EBAR, depuración ecológica e impulsión a EDAR Guatén. Ampliación EDAR Guatén construida y puesta en marcha previa a la finalización del proyecto Ergon A42. Instalaciones relativas a pretratamiento y estación de bombeo. 112 m3/día. 450 h-e.

-Escenario 2. EDAR provisional (primera línea de agua). EDAR Guatén pendiente de construcción y puesta en marcha posterior a la finalización del proyecto Ergon A42. Instalaciones relativas al tratamiento de los primeros 2.500 m3/dia.10.450 h-e.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 12582134650152294928 17

Escenario 3. Ampliación EDAR provisional (segunda línea de agua). EDAR Guatén pendiente de construcción y puesta en marcha posterior a la finalización del proyecto Ergon A42. Instalaciones relativas al tratamiento ampliado a 5.056,05 m3/dia.20.225 h-e.

Los procesos de que consta el sistema de depuración son: línea de humedales artificiales (pretratamiento, tratamiento primario y tratamiento secundario); línea de tratamiento biológico (tratamiento biológico por aireación prolongada con eliminación de nutrientes mediante canales de oxidación aireados mediante soplantes con adición de cloruro férrico, clarificación secundaria, depósito de agua tratada, medida de caudal y vertido del efluente al cauce); línea de fangos (recirculación de fangos secundarios a reactores biológicos, bombeo de fangos en exceso, espesamiento por gravedad, deshidratación mecánica mediante centrifugadora, tolva de almacenamiento); instalaciones auxiliares (tratamiento de olores, red de agua industrial y de riego, red de agua potable…). La EDAR se construye en tres fases.

La red de saneamiento interior propuesta por el Parque Logístico es de tipo separativa. En ningún caso las aguas de lluvia procedentes de cubiertas, patios o cualquier otra instalación interior de las parcelas se incorporarán a la red de aguas negras del sector. Las aguas de lluvia se incorporarán a la red de aguas pluviales que verterá a cauce público cuyo destino no sea la red de alcantarillado de aguas negras y cumplirá la normativa y condicionantes que marque la Confederación Hidrográfica del Tajo al respecto. Por este motivo, se dispondrán de dos acometidas de saneamiento en cada área edificable: una para aguas negras y otra para pluviales.

En relación con las aguas residuales se ejecutará un colector de aguas residuales desde el Parque Logístico hasta la ampliación de la EDAR de El Guatén.

La red separativa transportará hasta la depuradora provisional agua residual correspondiente a las industrias logísticas del parque por lo que el promotor descarta la existencia de aguas que precisen especial tratamiento para cumplir con las cargas contaminantes medias de diseño de la EDAR provisional.

La red de aguas fecales tendrá un único punto de vertido, correspondiente al último pozo previo a la estación de bombeo que, en función del estado de tramitación y funcionamiento de la ampliación de la EDAR El Guatén, bien elevará el efluente hasta la ampliación de la EDAR el Guatén o bien hasta la EDAR provisional diseñada en la parcela.

Por otro lado, según informa el promotor, las aguas pluviales tienen sus respectivas instalaciones.

Los valores medios de contaminación adoptados para el diseño de la instalación, según el promotor, son los que habitualmente existen en los vertidos de núcleos de población de similares características: DBO5 240 ppm, SS 360 ppm, Nt 40 ppm, Pt 10 ppm.

Según el promotor, en la determinación de los parámetros de DBO5, DQO y SS será de aplicación los métodos de medida que exige la Directiva 91/271/CEE del 21 de mayo sobre tratamiento de las aguas residuales urbanas.

El agua tratada y los alivios procedentes de la depuradora se verterán al cauce del arroyo Camino de Madrid, afluente de Guatén. La depuradora tendrá un punto de vertido en la balsa de laminación anexa que a su vez tendrá un aliviadero de servicio por encima de la lámina de agua y otro de emergencia. Ambos desembocarán en una zona con protección de escollera para evitar la erosión.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove
mediante el siguiente código seguro de verificación: 12582134650152294928 17

La red de aguas pluviales de cada subcuenca desembocará en sendas balsas de laminación dispuestas en la zona de ajardinamiento amortiguación previa al vertido al arroyo Camino de Madrid. Dichas infraestructuras cumplirán doble función de laminación de avenidas y de pretratamiento del efluente previo al vertido.

Las balsas de laminación, una por cada subcuenca, actuarán a modo de tanque de tormentas, que se ubican en la zona de amortiguamiento de la zona ajardinada., a partir de la cual se diseñan dos puntos de vertido. Cada uno de ellos se compone de doble infraestructura de evacuación compuesta por desagüe de fondo y aliviadero con sendas conducciones hacia el arroyo Camino de Madrid.

Se proyectan las salidas de los aliviaderos de ambas balsas coincidentes en el mismo punto de vertido con salidas enfrentadas en ambas márgenes, por lo que se prevé la protección con una zona de escollera coincidente con el lecho del cauce.

Según informa el promotor, para el cumplimiento de la Ley 10/1993, de 26 de octubre, sobre Vertidos Líquidos Industriales al Sistema Integral de Saneamiento se dispone de una arqueta de libre acceso desde el exterior del parque, situada aguas abajo del último vertido y según diseño indicado en el anexo 5 de la Ley 10/1993, Asimismo, informa que dado que Ergon A42 está considerado como actividad industrial o comercial de la Comunidad de Madrid que utilizará el sistema integral de saneamiento para evacuar sus vertidos presentará ante el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco:

-Identificación Industrial.

-Solicitud de vertido, puesto que el parque genera un caudal de abastecimiento y autoabastecimiento superior a 22.000 m^3/año.

3.- Observaciones

A fin de minimizar la afección al medio hídrico se realizan las siguientes consideraciones:

a) Depuración de las aguas residuales

- Se considera que con el fin de garantizar el adecuado tratamiento de las aguas residuales del Parque Logístico debe priorizarse su conexión a los sistemas de saneamiento y depuración de la Comunidad de Madrid, gestionados por el Canal de Isabel II, frente a soluciones temporales de depuración autónoma.

- Según el informe del Canal de Isabel II, incluido dentro de la documentación presentada:

  Se informa que está actualmente en redacción por parte de Canal de Isabel II, S.A. el proyecto de la ampliación de la EDAR de El Guatén. Por otro lado, la revisión de planeamiento municipal del municipio de Torrejón de la Calzada, que se encuentra actualmente en tramitación, contempla la ejecución de una nueva EDAR en este municipio que daría servicio a los tres municipios ubicados aguas arriba de la misma, Griñón, Cubas de la Sagra y Torrejón de la Calzada. Con la ejecución de esta nueva EDAR, la EDAR de El Guatén podría tratar únicamente las aguas residuales de los municipios de Casarrubuelos y Torrejón de Velasco.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 12582134650152294928 17

En consecuencia, el caudal de vertido generado por el Parque Logístico podrá ser tratado en la ampliación de la EDAR de El Guatén una vez entre en servicio tanto la ampliación de la EDAR como la nueva EDAR prevista en el municipio de Torrejón de la Calzada u otra nueva EDAR en el Sistema Guatén.

En el caso de que se pretenda el desarrollo del sector previamente a la puesta en servicio de dichas infraestructuras, se deberán depurar los vertidos generados, de manera transitoria, en una EDAR de gestión privada a ubicar en el interior del sector que deberá contar con las autorizaciones de la Confederación Hidrográfica del Tajo y de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura.

En consecuencia, a la vista de lo informado por Canal de Isabel II, no es previsible que a corto plazo el Parque Logístico ERGON A42, se pueda conectar a los sistemas generales de la Comunidad de Madrid, ya que ello depende de la ejecución de la ampliación de la EDAR de El Guatén y de la entrada en servicio de una nueva EDAR contemplada en el planeamiento del municipio de Torrejón de la Calzada. Por tanto, se deberá valorar, tanto desde el punto ambiental como económico, la opción planteada de optar por una solución de depuración individual del Parque Logístico, para posteriormente conectar el mismo al sistema general de saneamiento y depuración de la Comunidad de Madrid del Canal de Isabel II.

- En todo caso, se asegurará la adecuada depuración de todas las aguas residuales generadas por el parque Logístico Ergon A42, quedando su desarrollo acompasado a la adecuación de la capacidad de la EDAR provisional para el tratamiento de las aguas. Antes del inicio de las actividades industriales y comerciales previstas, se considera imprescindible disponer de soluciones técnicas operativas que aseguren el tratamiento efectivo de las aguas residuales. A este respecto, se estará a lo que determine la Confederación Hidrográfica del Tajo, como órgano competente para la Autorización del Vertido.

- Según el promotor, en la determinación de los parámetros de DBO5, DQO y SS serán de aplicación los métodos de medida que exige la Directiva 91/271/CEE, de 21 de mayo, sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas, tomando como referencia los valores máximos admisibles. A este respecto, cabe destacar que actualmente se está tramitando la revisión de la Directiva 91/271/CEE, que incluye criterios mucho más exigentes en materia de depuración que los actuales, lo que supondrá la obligación de adecuar las instalaciones de depuración, conforme a la nueva normativa de aplicación. De acuerdo con la información proporcionada por el MITERD, está prevista la aprobación a corto plazo de la citada revisión de la directiva.

b) Aguas regeneradas

- Como ya se informó, si en el Parque Logístico se pretende llevar a cabo el aprovechamiento de aguas depuradas para riego de zonas ajardinadas, se deberán tener en cuenta las obligaciones recogidas en la normativa vigente; R.D. 1620/2007, de 7 de diciembre, por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de las aguas

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 12582134650152294928 17

depuradas, y en el Reglamento (UE) 2020/741 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, relativo a los requisitos mínimos para la reutilización del agua.

c) Sistemas de Drenaje Sostenible y aguas pluviales

- Se adoptarán las medidas necesarias para cumplir lo establecido en el Artículo 126 ter 7 del Reglamento de Dominio Público Hidráulico en el que se significa que "las nuevas urbanizaciones, polígonos industriales y desarrollos urbanísticos en general, deberán introducir sistemas de drenaje sostenible, tales como superficies y acabados permeables, de forma que el eventual incremento del riesgo de inundación se mitigue."

- Se considera conveniente que las balsas de laminación a las que se hace referencia en la documentación presentada para el tratamiento de las aguas pluviales, de forma previa a su vertido definitivo, dispongan de una arqueta para el control de los vertidos mediante la realización de análisis periódicos de las características y parámetros de la calidad del agua aportada al sistema de evacuación, a fin de comprobar que cumple los requisitos establecidos por la normativa relativa a la calidad de las aguas. Si las aguas que salen de la balsas sobrepasaran los valores límite establecidos por la legislación vigente serán necesarios tratamientos adicionales. En todo caso se estará a lo que determine la Confederación Hidrográfica del Tajo como órgano competente para la Autorización del Vertido.

d) Conexión al sistema integral de saneamiento

- Se deberá contar con la correspondiente Autorización de Conexión establecida en el Decreto 170/1998, de 1 de octubre, de Gestión de las Infraestructuras de Saneamiento, del proyecto, si se prevé la conexión a la red general de la Comunidad de Madrid.

- Las instalaciones del Parque Logístico, si se conectan al sistema integral de saneamiento, quedan incluidas dentro del ámbito de aplicación de la Ley 10/1993, de 26 de octubre, sobre Vertidos Líquidos Industriales al Sistema Integral de Saneamiento, por lo que deberán cumplir lo establecido en dicha norma en cuanto a los vertidos prohibidos (Anexo 1) y tolerados (Anexo 2), y a presentar la correspondiente Identificación Industrial en el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco.

- Además, según la citada norma, estarán obligadas a disponer de autorización de vertido al sistema integral de saneamiento, y a presentar la correspondiente solicitud de vertido ante el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco, todas las instalaciones del Parque Logístico que superen un caudal de abastecimiento y autoabastecimiento de 22.000 metros cúbicos/año y aquellas que, superando un caudal de abastecimiento y autoabastecimiento de 3.500 metros cúbicos/año queden incluidas en la relación de actividades industriales del apartado b) del Anexo 3.

- Asimismo, deberán disponer, para la toma de muestras y mediciones de caudales u otros parámetros, de arquetas o registros de libre acceso desde el exterior y de acuerdo con el

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 1258213465015229492817

diseño indicado en el Anexo 5 de la Ley 10/1993, situadas aguas abajo del último vertido y de tal forma ubicada que el flujo del efluente no pueda variarse.

- A partir de la información recogida en la documentación presentada, a fin de dar cumplimiento a las obligaciones recogidas en la Ley 10/1993, de 26 de octubre, sobre Vertidos Líquidos Industriales al Sistema Integral de Saneamiento, se pretende instalar una arqueta de libre acceso desde el exterior del parque, situada aguas abajo del último vertido y según diseño indicado en el anexo 5 de la Ley 10/1993, cuando se produzca su conexión al sistema integral de saneamiento.

  Visto el tamaño de la superficie ocupada por el Parque Logístico, el número y dimensiones de las parcelas, los volúmenes de aguas residuales generados, y la variedad de actividades industriales y comerciales que se pretenden poner en marcha, se considera necesario prever la instalación de arquetas en un número y distribución suficiente dentro del parque para el control de los vertidos de cada una de las actividades industriales y comerciales a fin de asegurar el seguimiento de los vertidos para el buen funcionamiento de la EDAR provisional y, tras la conexión al sistema integral de saneamiento, garantizar la existencia de los registros de efluentes exigidos por la Ley 10/1993.

Madrid, fecha y firma electrónica a pie de página

LA JEFA DE ÁREA
DE CALIDAD HÍDRICA

Vº Bº
SUBDIRECTOR GENERAL DE
RESIDUOS Y CALIDAD HÍDRICA

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove
mediante el siguiente código seguro de verificación: 12582134650152294928 17

Firmado digitalmente por: RODRÍGUEZ SÁNCHEZ ENRIQUE
Fecha: 2024.07.04 16:47

Firmado digitalmente por: TORRECILLA LÓPEZ ISABEL
Fecha: 2024.07.04 14:23

Nº DE EXPEDIENTE 26-OINF-00107.4/2024
Nº DE DOCUMENTO 26/038792.8/24

INFORME

AI-LBL

ASUNTO: **Sugerencias al ACUERDO Nº 47/2024, DE 25 DE ABRIL, DE LA COMISIÓN DE URBANISMO DE MADRID, RELATIVO A LA APROBACIÓN INICIAL DEL PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL DE ERGON LOGISTIC PARK A-42, EN LOS TM DE TORREJÓN DE VELASCO Y TORREJÓN DE LA CALZADA**

INTERESADO: **COMISIÓN DE URBANISMO DE MADRID.**

UBICACIÓN: **TM de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada.**

EXPEDIENTE: **Acuerdo de la Comisión de Urbanismo 47/2024.**
26-OINF-107.4/2024.

Con fecha 24 de mayo de 2024 (Ref.: 10/453299.9/24) se remite certificación a esta Área de infraestructuras del acuerdo adoptado por la Comisión de Urbanismo en su sesión celebrada el día 25 de abril de 2024, relativo a: «Proyecto de Alcance Regional (P.A.R.) de ERGON LOGISTIC PARK A-42, en los TM de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada».

La Comisión de Urbanismo de Madrid, en su sesión de 25 de abril de 2024, a propuesta de la Dirección General de Urbanismo de 19 de abril de 2024, en virtud de lo establecido en el artículo 37.b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, adopto el siguiente

ACUERDO

- Aprobar inicialmente el Proyecto de Alcance Regional (P.A.R.) de Ergon Logistic Park A-42, en los TM de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada.
- Someter el expediente al trámite de información pública por plazo de un mes, mediante la inserción del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de la necesidad de una nueva información pública a la vista del documento de alcance de la evaluación ambiental estratégica, si procede.
- Solicitar informe y evacuación de consulta, que debe ser emitido en el plazo de un mes, a los órganos y entidades administrativas previstos legalmente como preceptivos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 37.b) de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo, en relación con el artículo 37 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental.

De acuerdo con las competencias de este Área de Infraestructuras se informa en materias de residuos de construcción y demolición.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 09271837114464410937 20

Delimitación del ámbito del PAR

El Proyecto de Alcance Regional ERGON PARK A42 alberga un parque destinado a la actividad logística, actividades auxiliares y complementarias, así como sus conexiones exteriores. Se localiza al norte del casco urbano de Torrejón de Velasco, ocupando una superficie de 1.615.363 m^2. El límite por el noreste está bien definido por el arroyo del Camino de Madrid, y en su borde suroeste, linda con la carretera M-404 y el sector S15 de Suelo Urbanizable Programado de Torrejón de Velasco.

El Parque Logístico ERGON A42 funcionará como un recinto acotado de grandes dimensiones, con control de acceso en dos puntos. Hacia el interior, se localizan los diferentes usos logísticos, los servicios auxiliares y complementarios de Parque, la red viaria y el espacio público interior. Además, la articulación del territorio e integración con el paisaje y entorno urbano de Torrejón de Velasco se garantiza a través de un gran anillo verde perimetral, soporte de todas las actuaciones necesarias para la integración paisajística (talud verde, barrera vegetal, plantaciones en bosquetes, etc.) y de un camino perimetral que garantizará la permeabilidad de los caminos rurales y la conexión de las rutas ciclables y carriles bici.

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

El núcleo funcional está compuesto por 18 grandes parcelas de uso Logístico Avanzado (A1 a A18) que requieren de gran superficie por la propia naturaleza de la actividad logística.

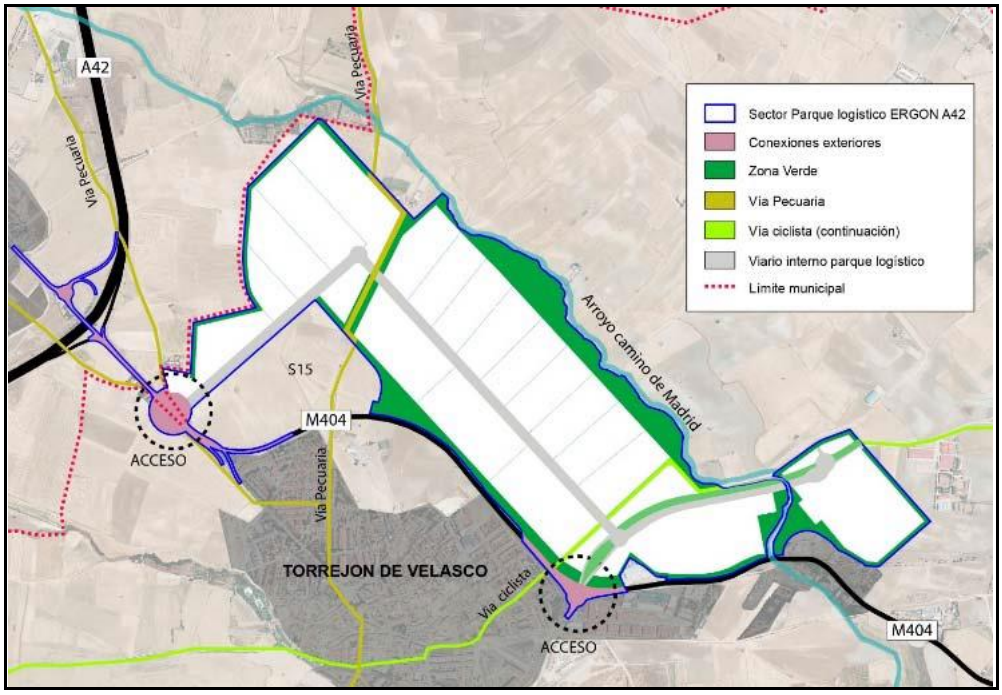
También se incluye una parcela para logística de pequeño tamaño (A27) destinada a usos industriales compatibles con los logísticos del conjunto, con un componente tecnológico relevante.

Dentro del Parque se establecen, por otro lado, diferentes núcleos de servicios de apoyo que tienen la función de proporcionar asistencia, interna y externa, a usuarios y trabajadores del Parque Logístico. Estos servicios se componen de: un área de formación y gestión del conocimiento (A26), un área de restauración y ocio (A24) y un aparcamiento para vehículos pesados y ligeros (A22-A23).

Hacia el acceso suroeste se localiza otra parcela de servicios (A21) destinada al centro de educación ambiental.

Finalmente, la tercera zona de servicios se localiza hacia el Este del Parque Logístico e incluye una infraestructura provisional para la depuración de aguas.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 09271837114464410937 20



	m²
PARQUE LOGISTICO	**1.557.471**
AREA INTERNAS	
Logística avanzada	1.035.889
Logística Pequeño Tamaño	18.149
Servicios internos	60.406
Oficinas y Formación	8.684
Red viaria interior	83.396
Espacios libres y zonas verdes	23.549
Reserva suelo infraestructura	31.414
	1.261.487
AREAS EXTERNAS	
Servicios externos (Infraestructura eléctrica y Depuración)	9.550
Anillo verde perimetral	254.207
Continuacion via ciclista	11.634
Via pecuaria	20.594
	295.984

Fuente: Memoria Parque Logístico ERGONA42

Identificación y evaluación de efectos ambientales

La identificación de efectos ambientales se realiza a partir de un conocimiento detallado de las acciones de proyecto:

Acciones de proyecto de potenciales efectos sobre el medio

En fase de obra

La fase de construcción se ha dividido en cuatro etapas con repercusión ambiental:

1. Replanteo. Durante esta etapa tienen lugar, básicamente, la señalización de la obra y la identificación de posibles servicios afectados. Estas actuaciones implican: ocupación del suelo, vallado de la zona de ocupación de la obra, desbroce y despeje de la vegetación, movimiento de maquinaria, movimiento de tierras.

2. Construcción de viales y accesos. Las acciones con repercusión ambiental ligadas íntimamente al proceso constructivo de la ejecución de viales y conexiones son las siguientes: accesos y explanación, reposición de servicios y servidumbres afectados, construcción de los viarios, préstamos y vertederos e instalaciones auxiliares de obra.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 09271837114464410937 20

3. Ejecución de las labores de urbanización. Se incluyen aquí tanto las labores de movimientos de tierras (nivelación de la superficie, excavación, rellenos, acopios, importación de suelos y áridos) como las de instalación de las redes urbanas de suministros (electricidad, abastecimiento, saneamiento, telecomunicaciones, etc.). Se incluyen también las acciones destinadas a la creación de las zonas de amortiguación vegetal perimetral, acerados, áreas ajardinadas y reposición de las conexiones de la vía ciclista y la vía pecuaria.
4. Construcción de las naves de logística avanzada y resto de edificaciones: replanteo y vallado de parcelas, excavación de pozos para la cimentación, ejecución de las cimentaciones, ejecución de las estructuras, ejecución de las cubiertas y paramentos, ejecución de las instalaciones interiores y generación de residuos.

Gestión de residuos

Las obras de urbanización del "**PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL ERGON PARK A42 DE TORREJÓN DE VELASCO, MADRID"** contemplan las siguientes actuaciones generadoras de residuos inertes:

- Demolición de pavimentos
- Fresado de firmes
- Demolición de obras de fábrica
- Desmontaje líneas eléctricas y telecomunicaciones
- Excavación de tierras
- Desmontes de tierras

Tierras:

• Excavación en desmonte. Excavaciones de zanjas

El volumen de tierras cuyo destino final se encuentra fuera de la obra, procede de la diferencia de las tierras extraídas en el desmonte y el material que se vuelve a reutilizar en el terraplén y relleno de zanjas. De este modo:

A.1.: RCDs Nivel I				
		Tn	d	V
Evaluación teórica del peso por tipología de rcd	Factor de esponjamiento	Toneladas de cada tipo de rcd	Densidad tipo (entre 1,5 y 0,5)	m³ Volumen de Residuos
1. TIERRAS Y PÉTROS DE LA EXCAVACIÓN				
Tierras y pétreos procedentes de la excavación estimados directamente desde los datos de proyecto	1,15	211.349,16	1,25	169.079,33

Fuente: Proyecto de Urbanización

Residuos inertes:

• Demoliciones de pavimentos.

• Demoliciones de obras de fábrica existentes.

• Desmontajes de líneas eléctricas y telecomunicaciones

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 09271837114464410937 20

Se han estimado las cantidades producidas correspondientes a cada uno de los casos dentro de este proyecto:

A.2.: RCDs Nivel II				
	%	Tn	d	V
Evaluación teórica del peso por tipología de RDC	% de peso	Toneladas de cada tipo de RDC	Densidad tipo (entre 1,5 y 0,5)	m³ Volumen de Residuos
RCD: Naturaleza no pétrea				
1. Asfalto	28,00%	2.350,95	1,50	1.567,30
2. Madera	3,00%	251,89	0,60	419,81
3. Metales	22,60%	1.897,42	1,60	1.185,89
4. Papel	2,00%	167,92	1,00	167,92
5. Plástico	2,50%	209,91	1,00	209,91
6. Vidrio	0,50%	41,98	1,50	27,99
7. Yeso	0,20%	16,79	1,20	13,99
TOTAL estimación	**58,80%**	**4.936,99**		**3.592,81**
RCD: Naturaleza pétrea				
1. Arena Grava y otros áridos	19,40%	1.628,87	1,50	1.085,91
2. Hormigón	12,00%	1.007,55	2,40	419,81
3. Ladrillos, azulejos y otros cerámicos	2,00%	167,92	1,70	98,78
4. Piedra	7,80%	299,67	1,70	176,28
TOTAL estimación	**41,20%**	**3.459,25**		**1.780,78**

Fuente: Proyecto de Urbanización

Demoliciones de construcciones existentes

A continuación, se resumen las unidades correspondientes a las demoliciones que se plantean imprescindibles para la ejecución de los desmontajes de apoyos de líneas de media y baja tensión, canalizaciones de conexionamiento exterior de los servicios del parque que discurren por zonas pavimentadas, etc. Todas las mediciones descritas 995,08 m³ de materiales pétreos y 1185,89 m³ de materiales metálicos se incorporarán directamente en las previsiones del plan de gestión de residuos.

Con respecto a las mediciones correspondientes a las demoliciones de firme y fresados que ascienden a un volumen de 11.074 m³ de materiales pétreos, se reutilizarán como materia prima de subbase tipo zahorra artificial reciclada para realizar el afirmado de los recorridos peatonales del parque, desvíos de caminos tipo vía ciclista, etc.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 09271837114464410937 20

Tabla 1. Demoliciones de materiales pétreos previstas por las infraestructuras de urbanización

Código	Unidad de obra	Cantidad	Longitud (m)	Anchura (m)	Altura (m)
2.1.-RETRANQUEO LINEA AT	Desmontaje linea exist Cimentación de apoyos	5	1,5	1,5	0,6
2.2.-RETRANQUEO LINEAS MT	Desmontaje linea exist Cimentación de apoyos	23	1,5	1,5	0,6
2.2.-RETRANQUEO LINEAS MT	Desmontaje linea exist Línea subterranea	1	136,56	0,5	1,5
2.3.-RETRANQUEOS LINEAS BT	Desmontaje linea exist Cimentación de apoyos	22	1,5	1,5	0,6
2.4.-RETRANQUEOS LINEAS TELECOM	Desmontaje linea exist Cimentación de apoyos	9	1,5	1,5	0,6
3.1-ABASTECIMIENTO	Demolición pavimento pueblo V1-V2	1	8,5	1,43	0,25
3.2-ABASTECIMIENTO	Demolición pavimento pueblo V2-V3	1	370,14	1,43	0,25
4.-SANEAMIENTO	Demolición pavimento pueblo RED4-Impulsión pk 1+800 a pk 2+900	1	1.100,00	2	0,25
5.-RED ELÉCTRICA AT	Desmontaje linea exist Cimentación de apoyos	1	1,5	1,5	0,6
6.1.-ESTRUCTURA 1	Descab Pilotes Estribos	20	0,5	0,5	2
6.2.-ESTRUCTURA 2	Descab Pilotes Pila Central	32	0,5	0,5	2
6.2.-ESTRUCTURA 2	Descab Pilotes Pila Central	4	0,5	0,5	2
6.3.-ESTRUCTURA 3	Descab Pilotes Estribos	32	0,5	0,5	2
6.3.-ESTRUCTURA 3	Descab Pilotes Pila Central	4	0,5	0,5	2
6.4.-ESTRUCTURA 4	Descab Pilotes Estribos	10	0,5	0,5	2
7.1.-FRESADOS ENLACE A42	Superficie fresado Eje 2 ramal Toledo	1676,07	-	-	-
7.1.-FRESADOS ENLACE A42	Superficie fresado Eje 3 ramal Madrid	3070,68	-	-	-
7.1.-FRESADOS ENLACE A42	Superficie fresado Eje 4 ramal TDLC	569,7	-	-	-
7.1.-FRESADOS ENLACE A42	Superficie fresado Eje 5 ramal TDV	1257,66	-	-	-
7.2.-FRESADOS ENLACE M404 PK 25	Superficie fresado Eje 7 ramal TDLC	1583,59	-	-	-
7.2.-FRESADOS ENLACE M404 PK 25	Superficie fresado Eje 9 ramal M404 creciente	6339,64	-	-	-
7.2.-FRESADOS ENLACE M404 PK 25	Superficie fresado Eje 13 ramal salida TDV	1701,01	-	-	-
7.2.-FRESADOS ENLACE M404 PK 25	Superficie fresado Eje 14 ramal entrada TDV	3019,2	-	-	-
7.3.-FRESADOS ENLACE M404 PK 27	Superficie fresado Eje 16 ramal M404 decreciente	3060,05	-	-	-
7.3.-FRESADOS ENLACE M404 PK 27	Superficie fresado Eje 17 ramal M404 creciente	86445,43	-	-	-
7.3.-FRESADOS ENLACE M404 PK 27	Superficie fresado Eje 18 ramal bireccional TDV	2015,98	-	-	-

Fuente: Proyecto de Urbanización

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 09271837114464410937 20

Tabla 2. Demoliciones de materiales metálicos previstas por las infraestructuras de urbanización

Código	Unidad de obra	Cantidad	Unidad (ud)	Densidad (m³/ud)	Total (m³)
1.-DEMOLICIONES PREVIAS	Demolición vallados	1	2.329,36	0,05	116,47
1.-DEMOLICIONES PREVIAS	Demolición puertas vallados	1	24,79	0,3	7,44
2.1.-RETRANQUEO LINEA AT	Desmontaje linea exist Apoyos Acero	5	7,36	0,13	4,78
2.1.-RETRANQUEO LINEA AT	Desmontaje linea exist Cables	1	6.663,23	0,12	799,59
2.2.-RETRANQUEO LINEAS MT	Desmontaje linea exist Apoyos Acero	23	7,36	0,13	22,01
2.2.-RETRANQUEO LINEAS MT	Desmontaje linea exist Cables	1	8.526,19	0,02	170,52
2.2.-RETRANQUEO LINEAS MT	Desmontaje linea exist Cables	3	136,08	0,02	8,16
2.3.-RETRANQUEOS LINEAS BT	Desmontaje linea exist Apoyos Acero	22	7,36	0,13	21,05
2.3.-RETRANQUEOS LINEAS BT	Desmontaje linea exist Cables	1	1.998,52	0,01	19,99
2.4.-RETRANQUEOS LINEAS TELECOM	Desmontaje linea exist Apoyos Acero	9	7,36	0,13	8,61
2.4.-RETRANQUEOS LINEAS TELECOM	Desmontaje linea exist Cables	1	630,73	0,01	6,31
3.-RED ELÉCTRICA AT	Desmontaje linea exist Apoyos Acero	1	7,36	0,13	0,96

Fuente: Proyecto de Urbanización

INFORME SOBRE LA PROPUESTA

El marco jurídico de la producción y gestión de residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid, lo constituye la siguiente normativa:

- *Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición.*
- *Orden 2726/2009, de 16 de julio, de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, por la que se regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid.*
- *Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.*
- *Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, sobre normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron.*
- *Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado.*
- *Real Decreto 646/2020, de 7 de julio, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero.*
- *Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid.*

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 09271837114464410937 20

Consideraciones generales

Según establece el artículo 8 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados, las autoridades competentes, en el desarrollo de las políticas y de la legislación en materia de prevención y gestión de residuos, aplicarán para conseguir el mejor resultado ambiental global, la jerarquía de residuos por el siguiente orden de prioridad: prevención; preparación para la reutilización; reciclado, otro tipo de valorización, incluida la valorización energética, y por último la eliminación.

En base a estos principios, en la ejecución de las actuaciones previstas se dará prioridad a las alternativas de diseño y constructivas que generen menos residuos tanto en la fase de construcción como de explotación y que faciliten la reutilización de los residuos generados.

También se deberán considerar las alternativas en las fases de planeamiento y proyecto que contribuyan al ahorro en la utilización de recursos naturales, en particular mediante el empleo en las unidades de obra, de áridos y otros productos procedentes de valorización de residuos, incluyendo en los pliegos de prescripciones técnicas particulares, siempre que sea técnicamente viable, la exigencia de un porcentaje mínimo de utilización de árido reciclado.

Otro punto a considerar es la inclusión, en los procedimientos de adjudicación de contratos de obra, de cláusulas que permitan una mayor valoración de las ofertas que supongan menor generación de residuos o que utilicen en las unidades de obra, áridos u otros productos procedentes de valorización de residuos por encima de los mínimos exigidos en el pliego de prescripciones técnicas del proyecto.

Por otra parte, se considera necesario que en el procedimiento de evaluación ambiental se garantice el establecimiento de medidas o condiciones para la prevención de la generación de residuos de construcción y demolición y la utilización de áridos y otros productos procedentes de su reciclado o valorización, mediante las acciones anteriormente señaladas.

Por todo ello, una vez minimizada la producción de residuos, los residuos finalmente generados deberán entregarse siempre a gestor autorizado para tratamiento previo, no pudiendo ser transportados directamente a vertedero autorizado.

La gestión de los residuos producidos en los proyectos derivados del plan deberá facilitar la consecución de los objetivos para 2020 previstos en el Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid y en el Plan Estatal Marco de Residuos (PEMAR) 2016-2022:

- 70 % mínimo de RCD no peligrosos destinados a la preparación para la reutilización, el reciclado y otras operaciones de valorización (con exclusión de las tierras y piedras limpias).
- 30 % máximo de eliminación de RCD no peligrosos en vertedero.
- 90 % mínimo de tierras y piedras limpias (LER 170504) utilizadas en obras de tierra y en obras de restauración, acondicionamiento o relleno.
- 10 % máximo de eliminación de tierras y piedras limpias (LER 170504) en vertedero respecto del volumen total de materiales naturales excavados.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 09271837114464410937 20

RCD constituidos por tierras y piedras que no contienen sustancias peligrosas (materiales naturales excavados, código LER 17 05 04

El Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de residuos de construcción y demolición, estableció en su artículo 3.1.a) que las tierras y piedras no contaminadas por sustancias peligrosas utilizadas en la misma obra, en una obra distinta o en una actividad de restauración, acondicionamiento o relleno, se exceptuaban de su ámbito de aplicación, siempre y cuando pudiera acreditarse de forma fehaciente su destino a reutilización.

La Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, en su artículo 3, excluye de su ámbito de aplicación "los suelos excavados que no superen los criterios y estándares para ser declarados suelos contaminados y otros materiales naturales excavados durante las actividades de construcción, cuando se tenga la certeza de que estos materiales se utilizarán con fines de construcción en su estado natural en el lugar u obra donde fueron extraídos".

Por tanto, la utilización en la propia obra de tierras y material pétreo procedentes de la misma, no requerirá autorización como gestor de residuos de construcción y demolición.

Cabe que, según la Orden 2726/2009, de 16 de julio, de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, por la que se regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid se prohíbe el depósito en vertederos de residuos de construcción y demolición susceptibles de valorizar que no hayan sido sometidos a alguna operación de tratamiento previo. Adicionalmente, establece que el destino preferente de los residuos de construcción y demolición es, por este orden, su reutilización, reciclado u otras formas de valorización. Por tanto, se plantearán otras opciones de gestión distintas a la eliminación en vertedero autorizado, como su utilización en restauración de espacios degradados o en obras de acondicionamiento o relleno.

Si las tierras y material pétreo se utilizan en una obra distinta de la que se ha producido o en operaciones de relleno, les será de aplicación la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, por la que se establece normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron:

- Según recoge la Orden APM/1007/2017, en su artículo 4, el productor/poseedor de estos materiales está obligado a gestionarlos por sí mismo, a entregarlos a un gestor de residuos de construcción y demolición autorizado, o a entregarlos a una entidad o empresa registrada según lo establecido en el artículo 5 de la citada Orden.

  En el caso de que los materiales naturales excavados se entreguen a una entidad o empresa registrada para la valorización de los mismos, el productor/poseedor de estos materiales deberá asegurar que los materiales naturales excavados cumplen lo establecido en el artículo 2, apartados 1 y 2 mediante una declaración responsable, según el modelo del anexo III.A de la citada Orden APM/1007/2017.

  Asimismo, si el productor/poseedor inicial de los materiales naturales excavados, genera más de 1.000 toneladas al año de residuos no peligrosos, deberá presentar una comunicación previa ante el órgano ambiental competente de la comunidad autónoma donde se generaron, conforme al artículo 35.b) de la Ley 7/2022, de 8 de abril, asimismo, deberá disponer de archivo cronológico de conformidad con el artículo 64 de dicha Ley 7/2022.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 09271837114464410937 20

- Por lo que respecta a la utilización de materiales de obra constituidos por materiales naturales excavados de procedencia externa a la obra, se estará a lo dispuesto en el artículo 5 de la Orden APM/1007/2017.

  Las entidades o empresas que realizan la valorización de estos materiales en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en que se generaron, deberán presentar en la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, una comunicación previa al inicio de dicha actividad conforme al modelo del anexo I de la citada Orden. La Comunidad de Madrid para poder realizar la citada comunicación previa, pone a disposición los documentos necesarios en el siguiente enlace: **Comunicación previa al inicio de actividades de valorización de materiales naturales excavados.**

Otros residuos de construcción y demolición

Se deberá tener en cuenta que el poseedor de RCD tiene la obligación, siempre que no proceda a gestionarlos por sí mismos, a entregarlos a un gestor autorizado de residuos no peligrosos de construcción y demolición.

Cuando el poseedor entregue estos RCD a un gestor intermedio autorizado o inscrito, para realizar operaciones de gestión que comprenden la recogida, transporte, intermediación (agente o negociante), almacenamiento o transferencia, dicho gestor deberá transmitir al poseedor, o al gestor que le entregó los residuos, los certificados de la operación de valorización o eliminación subsiguiente a que fueron destinados dichos residuos.

Si el acondicionamiento de los caminos se realizase con residuos de construcción y demolición procedentes de una planta de gestión de RCD autorizada, se deberá cumplir lo establecido en el artículo 13.1 del Real Decreto 105/2008 de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición, siendo necesaria la previa declaración de la operación de valorización por parte de esta Consejería para procederse al acondicionamiento de los mismos.

Según la Orden 2726/2009, se prohíbe el depósito en vertedero de RCD susceptibles de valorizar, que no hayan sido sometidos a alguna operación de tratamiento previo.

Todos los contenedores o sacos industriales, que se utilicen en las obras tendrán que estar identificados según el tipo de residuo o residuos que van a contener. Estos contenedores tendrán que estar marcados con su razón social, además del número de inscripción en el registro de transportistas de residuos.

La zona afectada por las obras y colindantes deberán quedar limpias de escombros y restos de tierras no utilizados en la propia obra.

Uso de instalaciones móviles en la gestión de residuos.

El plan contempla la reutilización de los residuos procedentes de las demoliciones de firme y fresados como materia prima de subbase tipo zahorra artificial reciclada para realizar el afirmado de los recorridos peatonales del parque, desvíos de caminos tipo vía ciclista, etc.

Para la valorización de los RCD en la propia obra en la que se han producido mediante uso de instalaciones móviles, conforme al art. 33.5 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, se debe tener en cuenta que dichas instalaciones móviles deberán contar con autorización de la comunidad autónoma donde tenga la sede social la persona física o jurídica propietaria de dichas instalaciones.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 09271837114464410937 20

El artículo 33.2 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, establece que deberán obtener autorización las personas físicas o jurídicas para realizar una o varias operaciones de tratamiento de residuos. Esta autorización será concedida por el órgano ambiental competente de la Comunidad Autónoma donde tenga su domicilio el solicitante y será válida para todo el territorio español.

Además, el gestor que opere la instalación móvil autorizada deberá presentar comunicación previa de su uso en la comunidad autónoma donde vaya a realizarse la operación de tratamiento de residuos, según se recoge en el artículo 35.1.e de la citada Ley 7/2022.

Residuos peligrosos

Para dar cumplimiento a la legislación en materia de residuos, y en especial lo referente a residuos peligrosos, el almacenamiento temporal de residuos peligrosos que se puedan generar (filtros de aceites, aceites lubricantes, tierras contaminadas, etc.) se llevará a cabo aplicando las medidas preventivas para garantizar la no contaminación del suelo. El tratamiento y gestión de los residuos peligrosos se realizará mediante gestor y transportista autorizados y conforme a la normativa vigente.

Estudio de gestión de residuos

Se deberá incluir en los proyectos de ejecución derivados del plan evaluado, un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición. Este estudio, debe contener como mínimo las obligaciones establecidas en el artículo 4.1.a) del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, y entre ellas las medidas para la prevención de residuos y las operaciones de reutilización, valorización o eliminación a que se destinarán los residuos que se generan en obra. Entre otros aspectos se deberá estimar la cantidad de residuos generados, así como hacer una valoración de los costes derivados de su gestión que deberá formar parte del presupuesto del proyecto.

Conforme al artículo 30.2 de la citada Ley 7/2022, a partir del 1 de julio de 2022, los residuos de la construcción y demolición no peligrosos deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos y sin perjuicio del resto de residuos que ya tienen establecida una recogida separada obligatoria.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 09271837114464410937 20

Asimismo, de conformidad con el artículo 30.3 de la citada Ley 7/2022, la demolición se llevará a cabo preferiblemente de forma selectiva, y con carácter obligatorio a partir del 1 de enero de 2024, garantizando la retirada de, al menos, las fracciones de materiales indicadas en el apartado anterior, previo estudio que identifique las cantidades que se prevé generar de cada fracción, cuando no exista obligación de disponer de un estudio de gestión de residuos y prevea el tratamiento de estos según la jerarquía establecida en el artículo 8: prevención, preparación para la reutilización, reciclado, otro tipo de valorización, incluida la valorización energética y eliminación.

La autenticidad de este documento se puede comprobar en www.madrid.org/cove mediante el siguiente código seguro de verificación: 09271837114464410937 20

EL TÉCNICO DEL ÁREA DE
INFRAESTRUCTURAS

Firmado digitalmente por: BERMEJO LEON LUIS ALBERTO
Fecha: 2024.06.26 14:40

CONFORME
EL JEFE DEL ÁREA DE
INFRAESTRUCTURAS

Firmado digitalmente por: MANZANO LÓPEZ ALBERTO
Fecha: 2024.06.26 14:55

Vº Bº
EL SUBDIRECTOR GENERAL DE
RESIDUOS Y CALIDAD HÍDRICA

Firmado digitalmente por: RODRÍGUEZ SÁNCHEZ ENRIQUE
Fecha: 2024.06.27 10:18

Área de Planificación y Gestión de Residuos
Dirección General de Transición Energética y Economía Circular
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE,
AGRICULTURA E INTERIOR

Comunidad de Madrid

Ref: 10/582862.9/24

Exp.: 10-OISU-00046.6/2022

SEA: 26.49/22

INFORME RELATIVO AL DOCUMENTO DENOMINADO ANEXO 6-ESTUDIO SOBRE LA CALIDAD DE LOS SUELOS DEL PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42 EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE TORREJÓN DE VELASCO INTEGRANTE DEL PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL (P.A.R.) DE ERGON LOGISTIC PARK A-42, EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE TORREJÓN DE VELASCO Y TORREJÓN DE LA CALZADA (ACUERDO DE LA COMISIÓN DE URBANISMO 47/2024)

Municipio	Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada
Unidad de Origen	Área de Planificación y Gestión de Residuos
Unidad de Destino	Subdirección General de Estudios Territoriales y Cartografía Área de Planificación Sectorial

Con fecha 23 de mayo de 2024 (Ref.: 10/453348.9/24) se remitió Acuerdo de la Comisión de Urbanismo de Madrid relativo al denominado “Proyecto de Alcance Regional (P.A.R.) de Ergon Logistic A-42, en los términos municipales de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada”.

Como antecedente cabe destacar la solicitud del documento de alcance del Estudio de Impacto Ambiental del proyecto “Parque Logístico Ergon A42” promovido por Ergon Logistic Parks A42, S.L., en el término municipal de Torrejón de Velasco.

El proyecto elaborado por Ergon Logistic Park con fecha junio de 2022 realizaba una descripción de la futura actividad y del entorno en el que se ubicaba el proyecto. Se señalaba que la mayor parte de los suelos no habían albergado actividades potencialmente contaminantes, sin embargo, se identificaban una serie de parcelas ocupadas por lo que denomina “usos urbanos discontinuos”, en las que no se tiene conocimiento de las actividades que pudieran haber soportado las mismas.

El documento es informado desde esta Área con fecha 22 de septiembre de 2022, estableciéndose la necesidad de determinar si en las citadas parcelas se hubiera desarrollado alguna actividad potencialmente contaminante del suelo en el pasado o en el momento actual, y en el caso de que se constatara tal circunstancia, sería de aplicación el art. 3.5 del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero. Asimismo, también se establecía la obligación de ser evaluados aquellos emplazamientos donde se identificasen focos potenciales de contaminación del suelo relevantes que permitieran detectar posibles afecciones a su calidad.

La documentación aportada en mayo de 2024 incluye el Anexo 6- Estudio sobre la calidad de los suelos, de fecha agosto de 2023, y se presenta en respuesta al mencionado Informe elaborado desde esta Área.

Se presenta Estudio Histórico y del Medio Físico, utilizándose como base del primero las ortofotografías de los años 1946, 1956-1957, 1975, 1989, 1991, 2001, 2007, 2011, 2016 y 2022.

Este estudio destaca el carácter agropecuario de los terrenos hasta los años 90 cuando aparece la carretera M-404. En el entorno se observa la expansión del casco urbano de Torrejón de Velasco hasta la carretera hacia el año 2001, manteniéndose casi sin cambios desde entonces hasta nuestros días, excepto por la construcción de las diferentes infraestructuras viarias ejecutadas en el entorno y que afectan puntualmente al ámbito.

Actualmente, según se señala en el documento presentado, no se desarrollan actividades en estos terrenos, aparte de las ligadas a los usos agrícolas.

En general, los usos productivos previstos con el nuevo planeamiento no se contemplan dentro del Anexo I del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, al estar ligados a la logística y no a las actividades industriales. No obstante, también se prevén superficies para usos dotacionales y de servicios (estación de servicio, hidrolinera, oficinas y centro formativo, subestación eléctrica), además de una parcela para uso industrial auxiliar.

A la vista de la documentación presentada se informa lo siguiente:

Se deberán completar los trabajos de caracterización de la calidad del suelo mediante el establecimiento del blanco ambiental de la situación preoperacional en la parcela de uso industrial.

Se comprueba la existencia de diferentes construcciones de actividades sin detallar y donde, en algunos de estos emplazamientos, se observa la acumulación de materiales y/o residuos, por lo tanto, se deberá completar la caracterización fase I con la identificación de las actividades desarrolladas en ellos, tanto históricas como actuales. En el supuesto de identificarse actividades potencialmente contaminantes, incluso en el caso se ser irregulares, serán de aplicación los art. 3.4 y/o 3.5 del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, dependiendo de si se encuentran en activo o ha cesado la actividad; para el primer caso, el Informe de Situación por clausura de actividad se deberá llevar a cabo una vez se produzca el cese de la misma y, para el segundo, el informe de situación del suelo deberá formar parte de los trabajos para completar el actual estudio de caracterización de la calidad del suelo.

Esto último será asimismo de aplicación para los posibles focos potenciales de contaminación relevantes (depósitos o almacenamientos de sustancias de carácter peligroso, o acumulaciones de residuos) que se puedan identificar, debiéndose llevar a cabo la correspondiente investigación en el caso de que se detecten indicios de contaminación, de conformidad con el art. 10.3 de la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular, con objeto de evaluar una posible alteración de la calidad de los suelos.

La ampliación del Estudio de caracterización deberá presentarse en la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular para su Informe por esta Área, con carácter previo a la aprobación definitiva del proyecto.

En cuanto a la gestión de residuos, se llevará a cabo de acuerdo con los criterios fijados en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una economía circular, acreditándose todo ello mediante la documentación exigida en dicha norma y en sus disposiciones de desarrollo. En el caso de detectarse indicios de contaminación o residuos de carácter peligroso, se llevará a cabo la correspondiente investigación. Estos

trabajos podrán ser pospuestos hasta que comiencen los trabajos de ejecución de las obras aunque deberán ser contemplados en el documento mencionado así como en el documento normativo del Proyecto.

Se incluirá asimismo que, con respecto a las actividades potencialmente contaminantes previstas (estación de servicio, subestación eléctrica, etc.), incluidas en el Anexo I del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, o cualquier otra que responda a la definición dada en el art. 2.e) del mencionado Real Decreto, será de aplicación lo establecido en su art. 3.4 a efectos de la implantación de la actividad. Además que, con carácter general, para el caso de las instalaciones sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, será de aplicación el art. 3 del mencionado Real Decreto y, particularmente, lo establecido en su apartado 4 en lo referente a la implantación de nuevos establecimientos y su clausura. Todo ello deberá quedar contemplado además en el documento normativo del Proyecto de Alcance Regional.

Madrid, 28 de junio de 2024

Vº Bº JEFE DE ÁREA DE PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE RESIDUOS

Firmado digitalmente por: SAEZ VARA JESUS

EL TÉCNICO DEL ÁREA

Firmado digitalmente por: MUÑOZ HERRERA MARÍA DOLORES

Código seguro de Verificación : GEN-a705-5fcd-3b35-3893-4f82-e0cd-8e01-259d | Puede verificar la integridad de este documento en la siguiente dirección : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

GOBIERNO DE
ESPAÑA

DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN MADRID

ÁREA FUNCIONAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

O F I C I O

S/REF. 10/366915.924

N/REF. IEA – 1/2024

FECHA A fecha firma digital

ASUNTO Acuerdo nº 47/2024 - APROBACIÓN INICIAL DEL PROYECTO ALCANCE REGIONAL DE ERGON LOGISTIC PARK A-42, en los TM de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada

SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR
C/ ALCALÁ, 16
28014 MADRID

En respuesta al escrito de la Subdirectora General de Régimen Jurídico del Ministerio de Política Territorial y Memoria Democrática de fecha 24/05/2024 sobre la solicitud de informe medio ambiental y evacuación de consulta en relación al Acuerdo nº 47/2024, de 25 de abril adoptado por la Comisión de Urbanismo de Madrid, relativo a la APROBACIÓN INICIAL DEL PROYECTO ALCANCE REGIONAL DE ERGON LOGISTIC PARK A-42, en los términos municipales de Torrejón de Velasco y Torrejón de la Calzada, se informa que en la Delegación del Gobierno no existen, en la actualidad, Técnicos en esta materia que puedan llevar a cabo el estudio de dicho Proyecto, por lo que es imposible realizar sugerencias sobre el mismo.

LA DIRECTORA DEL
ÁREA F.DE TRANSPORTE Y
MOVILIDAD SOSTENIBLE
Victoria Morate Juez.

CORREO ELECTRONICO:
fomento.madrid@correo.gob.es

C/ GARCÍA DE PAREDES, 65
28010 MADRID
TEL.: 91 2729135
FAX.:91 2729190

CSV : GEN-a705-5fcd-3b35-3893-4f82-e0cd-8e01-259d
DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm
FIRMANTE(1) : M VICTORIA MORATE JUEZ | FECHA : 24/06/2024 14:24 | Sin acción específica

Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior

Secretaría General Técnica

c/ Alcalá, 16

28014- Madrid

ASUNTO: ***ACUERDO Nº 47/2024, DE 25 DE ABRIL, DE LA COMISIÓN DE URBANISMO DE MADRID, RELATIVO A LA APROBACIÓN INICIAL DEL PROYECTO DE ALCANCE REGIONAL DE ERGON LOGISTIC PARK A-42, EN LOS TM DE TORREJÓN DE VELASCO Y TORREJÓN DE LA CALZADA***

D. José María Rodríguez Noval, con D.N.I. nº 33.399.552-X y con domicilio a efectos de notificación en c/ Uruguay, 21 Valdemoro (Madrid), actuando en nombre y representación de la Asociación Ecologista La Avutarda Dientes de Sable, con C.I.F. G-02660991, ante esta Administración como mejor en Derecho proceda, digo:

En la condición de interesada que ostenta la entidad que represento y con arreglo a lo establecido en el artículo 76.1 de la Ley 39/2015 me persono en el expediente de referencia y presento las siguientes,

SUGERENCIAS

1.- Protección del Paisaje

La norma internacional establece que el paisaje es un *elemento fundamental del entorno humano, expresión de la diversidad de su patrimonio común cultural y natural y como fundamento de su identidad* por lo que su protección debe integrarse entre otras en la política medioambiental y *en cualesquiera otras políticas que puedan tener un impacto directo o indirecto sobre el paisaje* (artículos 5 y 6 del Convenio Europeo del Paisaje, hecho en Florencia el 20 de octubre de 2000, instrumento de ratificación de 6 de noviembre de 2007, BOE 5/2/2008 y la Recomendación CM/Rec(2008)3 del Comité de Ministros a los Estados miembro sobre las orientaciones para la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje, adoptada por el Comité de Ministros el 6 de febrero de 2008, durante la 1017ª reunión de los representantes de los Ministros).

La Carta del Paisaje Mediterráneo establece como primer objetivo *conservar los paisajes que tengan un valor histórico o natural representativo de las civilizaciones mediterráneas* (Carta del Paisaje Mediterráneo firmada bajo los auspicios del Consejo de Europa, por las regiones de Andalucía, Languedoc-Roussillon y Toscana, el 2 de julio de 1993 en Siena. Refrendada por la XXI Asamblea General de la Conferencia de las Regiones Periféricas y Marítimas (14 y 15 de octubre de 1993 en Saint-Malo).

La Ley de patrimonio natural y de la biodiversidad ha definido el paisaje como *cualquier parte del territorio cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos, tal como la percibe la población* (artículo 3.26 de la Ley 42/2007), lo que lo convierte en un recurso natural (artículo 3.30 de la Ley 42/2007), un *instrumento para dotar de coherencia y conectividad a la Red Natura 2000* (exposición de motivos y artículo 47 de la Ley 42/2007) y una infraestructura verde (artículo 15 de la Ley 42/2007), lo que ha llevado al legislador a establecer como principio *la conservación y preservación de la variedad, singularidad y belleza de los ecosistemas naturales, de la diversidad geológica y del paisaje* (artículo 2.d de la Ley 42/2007).

La Ley para el desarrollo sostenible del medio rural recoge como uno de sus objetivos generales *lograr un alto nivel de calidad ambiental en el medio rural, previniendo el deterioro del patrimonio natural, del paisaje y de la biodiversidad, o facilitando su recuperación, mediante la ordenación integrada del uso del territorio para diferentes actividades, la mejora de la planificación y de la gestión de los recursos naturales y la reducción de la contaminación en las zonas rurales* (artículo 2.1.e de la Ley 45/2007). Por ello cuando establece las medidas de los programas de desarrollo en materia de infraestructuras exige que se hagan respetando la integridad y calidad del paisaje rural (artículo 23.b de la Ley 45/2007).

Los terrenos afectados por el ”DESARROLLO LOGISTICO ***”ERGON LOGISTIC PARK-A-42”***, supone la transformación ***“CRÍTICA, IRREVERSIBLE Y PERMANENTE”*** de una superficie mayor que el casco urbano de Torrejón de Velasco y comprenden unos terrenos agrícolas que son el hábitat potencial, de diferentes especies de aves esteparias protegidas por Ley, incluyendo al Cernícalo primilla (Falco naumanni), catalogado como ***EN PELIGRO DE EXTINCIÓN***, a nivel regional y cuya colonia asentada en el castillo de Torrejón de Velasco, utiliza estos terrenos como zona de alimentación. .

Sin entrar a valorar, la transformación que está sufriendo éste valioso territorio en los últimos años (infraestructuras, proyectos de energías renovables), la zona en cuestión, que limita con la R-4 y el AVE Madrid-Sevilla, está siendo alterada y fragmentada de manera intensa en el Siglo XXI.

En el estudio ambiental no hay una valoración adecuada de la afección al paisaje.

2.- ***Insuficiencia en materia de efectos acumulativos-Planificación territorial***

La norma comunitaria establece como información que debe contener el estudio de impacto ambiental: *Una descripción de los posibles efectos significativos del proyecto en el medio ambiente, derivados, entre otras cosas, de lo siguiente: [...] e)* ***la acumulación de los efectos del proyecto con otros proyectos existentes y/o aprobados****, teniendo en cuenta los problemas medioambientales existentes relacionados con zonas de importancia medioambiental especial que podrían verse afectadas o el uso de los recursos naturales; [...] La descripción de los posibles efectos significativos con respecto a los factores que se especifican en el artículo 3, apartado 1, debe abarcar los efectos directos y* ***los efectos*** *indirectos, secundarios,* ***acumulativos****, transfronterizos, a corto, medio y largo plazo, permanentes y temporales, positivos y negativos del proyecto. Esta descripción debe tener en cuenta los objetivos de protección medioambiental establecidos a nivel de la Unión o de los Estados miembros y pertinentes para el proyecto* (apartado 5 del anexo IV de la Directiva 2011/92/UE).

La norma estatal dice que *El promotor elaborará el estudio de impacto ambiental que contendrá, al menos, la siguiente información en los términos desarrollados en el anexo VI: [...] c) Evaluación y, si procede, cuantificación de los* ***efectos previsibles directos o indirectos, acumulativos y sinérgicos del proyecto*** *sobre la población, la salud humana, la flora, la fauna, la biodiversidad, la geodiversidad, el suelo, el subsuelo, el aire, el agua, los factores climáticos, el cambio climático, el paisaje, los bienes materiales, incluido el patrimonio cultural, y la interacción entre todos los factores mencionados, durante las fases de ejecución, explotación y en su caso durante la demolición o abandono del proyecto* (artículo 35.1.3 y disposición adicional décima de la Ley 21/2013).

El estudio de impacto ambiental del proyecto cuestionado no identifica, describe y evalúa los efectos acumulativos.

La comarca de La Sagra está sufriendo una transformación en su territorio sin precedentes, la necesidad de construcción de vías de comunicación y transporte han fragmentado el territorio de manera severa.

Históricamente la comarca de La Sagra ha soportado una intensa actividad extractiva con la proliferación de canteras a cielo abierto, para la explotación de arcillas especiales (bentonita, sepiolita), que en muchos casos han sido abandonadas sin ser restauradas (Cerro de Batallones), lo que ha dejado un paisaje profundamente transformado y degradado en muchos puntos del sur de Madrid.

Con el inicio del siglo XXI, se producen otros fenómenos o burbujas económicas que amenazan con destruir los valores naturales que alberga esta comarca:

a) Transformación de cultivos de secano en regadío, cultivos leñosos.

La productividad asociada a los cultivos en regadío y las burbujas de precios asociadas a cultivos leñosos en régimen de regadío superintensivo (olivos, almendros, pistachos), está transformando un territorio tradicionalmente dedicado a los cultivos cerealistas y olivar de secano. Está transformación está afectando a la comunidad ornítica presente en este territorio, que estaba perfectamente adaptada a estos cultivos y los ciclos del mismo (aves esteparias). Como consecuencia de esta transformación, especies protegidas como la Avutarda común o el Sisón común, cada vez disponen de menos territorio útil para desarrollar su ciclo vital y es una de las causas de su desaparición o disminución de poblaciones en toda la comarca.

Si a ello le unimos, la intensificación agrícola, el uso de herbicidas, pesticidas y la eliminación de linderos, tenemos un campo lineal e industrializado que no deja espacio a la biodiversidad.

b) Burbuja asociada a las plataformas y centros logísticos

De nuevo la cercanía al corazón financiero de España, unido a la centralidad de las comunicaciones con la capital de España, ha hecho aflorar otra burbuja económica a la sombra de las nuevas formas de distribución y compra de productos, los centros logísticos.

Un precio del suelo más asequible y la cercanía de los nudos de comunicación y distribución ha hecho que municipios como Illescas transformen cientos de hectáreas de suelo agrícola en centros logísticos como la Plataforma Central Iberum, que amenaza con extender su modelo, en municipios cercanos como Torrejón de Velasco, lo que supondrá más vías de comunicación y más tendidos eléctricos, en definitiva, más fragmentación del territorio y menos espacio para la supervivencia de especies que están protegidas por leyes europeas, nacionales y autonómicas.

c) Burbuja asociada a las energías "verdes"

La amenaza del cambio climático global y la necesidad del relevo del uso de combustibles fósiles por energía renovables, ha abierto una nueva forma de negocio a grandes fondos de inversión y empresas energéticas, que amenaza si nadie lo remedia, con arrasar la comarca de La Sagra madrileña y otros territorios de España, a la sombra de megaproyectos solares y las líneas de evacuación asociadas.

De nuevo la ausencia de planificación y estudio del territorio está detrás de este desastre ambiental en ciernes. La oportunidad de "democratizar la energía" apostando por el autoconsumo, proyectos solares locales y sustentables en el territorio, uso de naves industriales, suelos degradados para instalación de placas solares, está siendo sustituido

por la dinámica de un mercado depredador y cortoplacista que apuesta por el rendimiento a corto plazo, sin tener en cuenta las graves consecuencias ambientales y sociales de este nuevo modelo energético.

El estudio ambiental no analiza de manera adecuada los efectos acumulativos de proyectos presentes en la zona, tales como la Radial-4 o el AVE Madrid-Sevilla. Que éstos proyectos estén en funcionamiento, no significa que la afección que han provocado haya cesado en sus efectos negativos, para con la biodiversidad de la zona. Son efectos permanentes de pérdida de territorio o fragmentación del mismo.

3.- ***Medidas correctoras-compensatorias***

Las medidas correctoras-compensatorias a aplicar en éste proyecto son del todo insuficientes, teniendo en cuenta la enorme transformación que va a sufrir el territorio (mayor que el casco urbano de Torrejón de Velasco).

La medida estrella de dedicar algo más de 100 hectáreas a mejoras agroambientales para favorecer a las aves esteparias durante un período de cinco años, es un "maquillaje verde", que no va a tener efectos positivos a largo plazo.

De las misma manera que se exige a las empresas fotovoltaicas medidas agroambientales durante la vida útil del proyecto (30-35 años), en éste caso, la transformación del territorio es permanente e irreversible (nunca se va a restaurar a su estado original), por lo que las medidas agroambientales deben aplicarse de manera permanente , o lo que es lo mismo, el promotor de un proyecto de cientos de millones de euros, que seguramente reciba "***FONDOS VERDES EUROPEOS"***, debe apostar con el apoyo de la Comunidad de Madrid, ***por la compra de terrenos*** destinados única y exclusivamente a labores de conservación. Dichas labores de conservación, deben estar destinadas a favorecer a las aves ligadas a ambientes esteparios, deben ser de carácter permanente y priorizar la conservación, frente a rendimientos agrícolas o actividades como la caza. Teniendo en cuenta, que la actividad cinegética se desarrolla en todo el sur de Madrid (exceptuando los cascos urbanos, vías de comunicación y suelos industriales), no sería exagerado liberar los terrenos dedicados a conservación a ésta actividad, lo que serviría de laboratorio de pruebas y de valiosos estudios científicos, para valorar la respuesta de un territorio no sometido a la presión cinegética.

Otras medidas como los "tanques de tormentas" quedan muy lejos de la finalidad pretendida de mejora de la biodiversidad de la zona. Ejemplos como la cercana "Plataforma Central Iberum de Illescas" (denomminado como el primer eco centro logístico de Europa), ha quedado muy lejos de las expectativas publicitadas.

Los tanque de tormentas, sirven para regular el caudal del agua en época de fuertes lluvias y para regular el ciclo del agua en sus instalaciones, pero lejos de albergar unas pocas especies de aves acuáticas o de favorecer a la herpetofauna o vegetación asociada a zonas húmedas, no replica el paisaje representativo de la comarca de La Ssgra, asociado a lagunas, lagunazos o encharcamientos temporales de caráceter endorreico y salino, que beneficiaba a una abundante comunidad de aves acuáticas, limícolas, que enriquecían la biodiversidad de éstos territorios.

Se propone la creación dentro de la IBA 393, (dentro de los terrenos dedicados a conservación), de una red de encharcamientos (permanentes y termporales), que pueda beneficiar tanto a las aves esteparias, como a las asociadas a láminas de agua. ***(Importancia histórica de humedales salinos estacionales zona Estragales-Arroyo Guatén).***

4.- Proyectos de alcance regional como Arco Verde o Bosque Sur

Entiéndase que consideramos la alternativa 0 o de no construcción como la más viable ambientalmente. Pero siendo realistas, sabemos que parar un proyecto de "ALCANCE REGIONAL", es harto complejo, salvo que las dinámicas del mercado cambien.

Los municipios afectados por el proyecto de alcance regional y territorios limítrofes (Torrejón de Velasco, Torrejón de la Calzada, Valdemoro), se han quedado al margen de proyectos medioambientales de ámbito regional tales como Bosque Sur o el reciente Arco Verde. Si la Comunidad de Madrid ya está dividida entre el norte rico y el sur pobre (ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda), éstos últimos rodeados de canteras a cielo abierto, polígonos industriales, actividades contaminantes, etc; los ciudadanos de los pueblos mencionados anteriormente nos hemos quedado al margen de proyectos que mejoran la calidad de vida de la ciudadanía.

Se propone como medida compensatoria, la inclusión de los municipios afectados en el proyecto "Arco Verde", aprovechando el ***"CORREDOR DE LA SAGRA".***

5.- Islas de Biodiversidad

Se propone como medida compensatoria, la adecuación de los naves de uso logístico para servir de refugio a quirópteros y aves insectívoras, con la el diseño de huecos o la creación de nidos artificiales, que faciliten la colonización de los edificios.

Igualmente se propone la instalación de cajas-nido para albergar especies como la lechuza común o el cernícalo común, la plantación de especies vegetales que beneficien a los polinizadores, hoteles para insectos o o islas de vegetación para beneficiar a las mariposas.

Todas éstas medidas, como el cinturón verde propuesto por los promotores del proyecto, pretenden convertir un territorio carente de vida, en islas de biodiversidad, que sirvan de amortiguación a unas infraestructuras de grandes dimensiones, al que se debe dar un nuevo enfoque más ***"VERDE"***.

6.- Yacimiento Paleontológico "Cerro de Batallones"

Se trata de un cerro testigo formado sobre carbonatos silicificados, localizado entre el valle del río Jarama y la Depresión Prados-Guatén. Se encuentra en el término municipal de Torrejón de Velasco. Es considerado uno de los yacimientos más importantes del Mioceno a nivel mundial. Su excepcionalidad viene dada por la cantidad, calidad y variedad de los restos fósiles que se han descubierto (dientes de sable).

El abandono institucional tanto del gobierno regional como del ayuntamiento de Torrejón de Velasco, determina que salvo las campañas de excavación desarrolladas todos los años en época estival, no se ponga en valor éste yacimiento único en el mundo y no genere actividad económica en la zona.

El resto del año podemos ver el yacimiento sin protección frente a actos vandálicos, expolios, vertido de escombros, etc.... al no estar vallado ni vigilado su perímetro,

Se propone como medida compensatoria, la compra por parte de los promotores del proyecto de las parcelas incluidas en el yacimiento, su protección y vigilancia, la construcción de un centro de interpretación, entre otras medidas, que por un lado den valor a éste excepcional descubrimiento y por otro, demuestre la implicación de los promotores de ERGON PARK A-42, con el territorio.

CONCLUSIONES

La intensa transformación sufrida en el sur de la Comunidad de Madrid en el siglo XXI con la construcción de infraestructuras de comunicación, canteras a cielo abierto o el crecimiento urbanístico, unido a la intensificación agrícola, han llevado a las aves esteparias a una situación crítica.

Especies como la ganga ibérica o la ganga ortega han desaparecido del sur de Madrid. Otras como el sisón común, el aguilucho cenizo están al borde de la extinción, sino revertimos la situación actual.

Hacen falta gestores valientes y medidas de conservación a corto plazo, que reviertan la situación actual de acusado declive poblacional.

Un proyecto de gran envergadura como ERGON LOGISTICO PARK A-42, que va a transformar de manera permanente un enorme territorio en el sur de Madrid, no puede compensarlo con medidas de "maquillaje", se deben exigir medidas compensatorias ambiciosas, de gran alcance, permanentes que supongan un cambio de rumbo y frenen la alarmante pérdida de biodiversidad asociada a los cultivos agrícoloas intensivos. De lo contrario, pondremos otra piedra más en el ataúd de estas valiosas aves y sus paisajes asociados.

Por todo ello,

SOLICITO

Que tenga por presentadas en tiempo y forma las presentes sugerencias.

OTROSÍ digo que conforme a la condición de interesado que muestro,

SOLICITO que se nos dé traslado de cuantas actuaciones se realicen.

En Valdemoro, a 19 de junio de 2024