

# Anexo 7. Antecedentes administrativos

---

PARQUE LOGÍSTICO ERGON A42

TORREJÓN DE VELASCO- MADRID



**ERGON**

Logistic park

## ÍNDICE

1. Introducción .....	2
2. Consideraciones sectoriales del procedimiento de viabilidad en principio en la elaboración del proyecto .....	6
2.1. Consideraciones en materia de seguridad y protección civil .....	6
2.2. Consideraciones en materia de protección al patrimonio .....	7
2.3. Consideraciones en materia de infraestructuras ferroviarias .....	9
2.4. Consideraciones en materia de abastecimiento y saneamiento .....	12
2.5. Consideraciones en materia de hidrológica .....	17
2.6. Consideraciones en materia de tráfico .....	35
2.7. Consideraciones en materia de vías pecuarias .....	44
2.8. Consideraciones en materia de economía .....	48
2.9. Consideraciones en materia de medio ambiente .....	49
3. Consideraciones municipales del procedimiento de viabilidad en principio en la elaboración del proyecto .....	52
3.1. Ayuntamiento de Parla .....	52
3.2. Ayuntamiento de Pinto .....	61
3.3. Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada .....	73
3.4. Ayuntamiento de Torrejón de Velasco .....	75
3.5. Ayuntamiento de Valdemoro .....	87

## 1. Introducción

Ergon Logistic Parks A42 S.L. solicitó en calidad de promotor privado, con fecha de 28 de abril de 2021, conforme a lo dispuesto en el artículo 33.1 de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo, y Urbanismo, en su redacción anterior a 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 Ómnibus”), la Declaración de Alcance Regional ante la CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, EMPLEO Y COMPETITIVIDAD DE LA COMUNIDAD DE MADRID, cuyo Director General de Política Económica. la informó favorablemente el 31 de agosto de 2021, determinando la aplicación del procedimiento establecido en la Ley 9/1995 para los Proyectos de Alcance Regional.

Con la Declaración de Alcance Regional se presentó para su tramitación ante la Consejería competente en materia de Ordenación del Territorio, la Declaración de Viabilidad en Principio conforme se regulaba en el artículo 37 de la Ley 9/1995 en su redacción anterior a la Ley Ómnibus.

Con la tramitación del expediente de Viabilidad en Principio se perseguía anticipar la propuesta de ordenación del Proyecto a modo informativo y recabar las observaciones y prescripciones tanto de las alegaciones de Torrejón de Velasco y los restantes municipios limítrofes como los informes de las Administraciones sectoriales competentes, para así poder implementar en el documento de PAR todas esas cuestiones agilizando su tramitación con una elaboración más consensuada.

El Informe de la Dirección General de Política Económica determinaba la calificación de la actuación programada como Proyecto y su tramitación conforme al Procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria. Con carácter previo al inicio del procedimiento de Evaluación Ambiental y de forma paralela al inicio del procedimiento de Viabilidad en Principio, se solicitó ante el órgano ambiental, conforme a lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, la elaboración de un Documento de Alcance del Estudio de Impacto Ambiental.

Para ello, se presentó un Documento Inicial de Proyecto en el que se recogían tres alternativas de ordenación y se realizaba un análisis comparativo de los potenciales impactos de cada una de ellas.

A tal efecto, una de las variables sobre las que se realizó el análisis comparativo es la afección sobre el “Corredor de la Sagra”, que, pese a que no tiene valor normativo, se integra en un estudio realizado por la Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, en diciembre de 2010, denominado “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”, cuyo objeto de identificar y describir los elementos territoriales clave para la conectividad ecológica de la Comunidad de Madrid de forma que puedan ser incorporados en la planificación territorial de la Comunidad y en las diversas actuaciones sobre el territorio.

A resultas de las consultas formuladas a las diferentes Administraciones Públicas afectadas en el procedimiento de Actuaciones previas y la emisión del Documento de Alcance del Estudio de Impacto Ambiental, con fecha de 12 de abril de 2023, el Director General de Biodiversidad y Recursos Naturales de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Agricultura emitió informe que concluye, que la Alternativa denominada como 2, que evita por completo el “Corredor de la Sagra” es la que tendría una menor afección.

En consecuencia, al recoger la Alternativa 2 en vez de la previamente elegida se ha reconsiderado el ámbito y la propuesta, con variación de su esquema de estructura urbana y de sus conexiones.

Con fecha 9 de octubre de 2020 tuvo entrada, la nueva configuración del proyecto en la Consejería de Economía Hacienda y Empleo, y con fecha 24 de octubre 2023 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

En el procedimiento de Actuaciones previas y de emisión de informes al Documento de Alcance del Estudio de Impacto Ambiental, al proyecto inicial, se emitieron:

- Informe emitido por la Confederación Hidrográfica del Tajo del MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO, con fecha 18 octubre 2022
- Informe emitido por el Área de Calidad Hídrica Subdirección General de Residuos y Calidad Hídrica Dirección General de Economía Circular CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA con fecha 27 de octubre 2022
- Informe emitido por la Dirección General de Seguridad, Protección Civil y Formación CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR, con fecha 27 de septiembre 2022.
- Informe emitido por la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA, con fecha 21 de octubre 2022.
- Informe emitido por el Área de Planificación y Gestión de Residuos Dirección General de Economía Circular CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA, con fecha 22 de septiembre 2022.
- Informe emitido por el Dirección General de Biodiversidad y Recursos Naturales CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA, con fecha 12 de abril 2023.
- Informe emitido por el CANAL DE ISABEL II, S.A., con fecha de 23 de diciembre de 2022
- Informe emitido por la Organización No Gubernamental GREFA (Grupo de Rehabilitación de la Fauna Autóctona y su Hábitat con fecha 20 de noviembre del 2022
- Informe emitido por Ecologistas en Acción de la Comunidad de Madrid, con fecha 21 de octubre de 2022
- Informe emitido por la Asociación Ecologista Dientes de Sable, con fecha
- Informe emitido por Ecologistas en Acción Espartal Valdemoro, con fecha

En el trámite de información del Documento de viabilidad en principio, al proyecto inicial, se presentaron los siguientes informes:

#### **ADMINISTRACION DEL ESTADO**

- Informe emitido por el Comisario de Aguas de la Confederación Hidrográfica del Tajo, con fecha de 2 de febrero de 2023.
- Informe emitido por el Ingeniero del Área de Conservación de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, con fecha 17 de marzo 2023.
- Informe emitido por la gerente del Área de Patrimonio y Urbanismo de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), con fecha de 22 de noviembre de 2022.

#### **COMUNIDAD DE MADRID**

- Informe emitido por la jefa de sección protección civil con el visto bueno del director general de seguridad, protección civil y formación de la consejería de presidencia, justicia e interior, con fecha de 3 de agosto de 2022.
- Informe emitido por la Jefa del Área de Protección de la Dirección General de Patrimonio Cultural de la CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE, con fecha de 17 de noviembre de 2022.
- Informe emitido por el jefe del Área de Planeamiento del Canal de Isabel II, S.A., con fecha de 23 de diciembre de 2022.
- Informe emitido por el Jefe del Área de Vías pecuarias Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación de la CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA , con fecha de 8 de diciembre de 2022.

- Informe emitido por el Subdirector General de Planificación Proyectos y Construcción de la Dirección General de Carreteras CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS, con fecha 6 de marzo 2023.
- Informe emitido por el Subdirector General de Evaluación Ambiental Estratégica de la Secretaria General de Evaluación Ambiental de la CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA , con fecha 19 de agosto 2022.
- Informe emitido por el Director General de Descarbonización y Transición Energética de la CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE VIVIENDA Y AGRICULTURA, con fecha 7 de octubre de 2022
- Informe emitido por la Dirección General de Promoción Económica e Industrial CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, HACIENDA Y EMPLEO, con fecha de 9 de enero 2022.

### **INFORMES MUNICIPALES**

1. **Ayuntamiento de Parla** informe técnico emitido por D. Héctor Barriga Mozo, arquitecto municipal, con fecha de 30 de agosto de 2022.
2. **Ayuntamiento de Parla** informe emitido por D. Bruno Garrido Pascual, Concejal Delegado de **Urbanismo, Actividades y Diversidad Funcional, con fecha de 1 de septiembre de 2022**
3. **Ayuntamiento de Pinto** escrito firmado por el alcalde de Pinto, D. Juan Diego Ortiz González, con fecha de 17 de noviembre de 2022, por medio del cual traslada el informe del arquitecto municipal
4. **Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada** informe suscrito por el técnico municipal, D. José Pedro Martín Martín, con fecha de 16 de noviembre de 2022
5. **Ayuntamiento de Torrejón de Velasco** informe suscrito por la técnico municipal, D<sup>a</sup>. Inmaculada Polo Vázquez, con fecha de 1 de septiembre de 2022
6. **Ayuntamiento de Torrejón de Velasco** escrito de alegaciones firmado por el segundo Teniente de Alcalde y Concejal Delegado del Área de Urbanismo, D. Álvaro Martín Torrejón, con fecha de 9 de septiembre de 2022
7. **Ayuntamiento de Valdemoro** resolución de la Concejala Delegada de Obras y Servicios, de 5 de agosto de 2022, por medio de la cual da traslado del informe suscrito por la técnico municipal, D<sup>a</sup>. Rosa Rodríguez del Cerro, con fecha de 3 de agosto de 2022.

# INFORMES SECTORIALES

DICIEMBRE 2023

## 2. Consideraciones sectoriales del procedimiento de viabilidad en principio en la elaboración del proyecto

### 2.1. Consideraciones en materia de seguridad y protección civil

Según el **INFORME EMITIDO POR LA JEFA DE SECCIÓN PROTECCIÓN CIVIL II CON EL VISTO BUENO DEL DIRECTOR GENERAL DE SEGURIDAD, PROTECCIÓN CIVIL Y FORMACIÓN DE LA CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR, CON FECHA DE 3 DE AGOSTO DE 2022**, se señala que:

*“...En la elaboración del documento ambiental se ha incorporado la evaluación de los riesgos propios de protección civil, aunque no se ha tenido en cuenta el riesgo por incendio forestal, si bien se trata de un riesgo bajo. Igualmente, se deberá analizar el riesgo de inundación.”*

Tal y como se determina en el Apartado 6 de la Parte A “Estudio de Impacto Ambiental” del Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, el Estudio de Impacto Ambiental contiene el **Anexo 5: “Vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y catástrofes”** relativo a la descripción de la vulnerabilidad del Proyecto ante el riesgo de accidentes graves y/o catástrofes relevantes, en el que se incluye tanto el riesgo de incendios como el riesgo de inundación.

## 2.2. Consideraciones en materia de protección al patrimonio

Según el **INFORME EMITIDO POR LA JEFA DEL ÁREA DE PROTECCIÓN CON EL VISTO BUENO DEL SUBDIRECTOR GENERAL DE PATRIMONIO HISTÓRICO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL DE LA CONSEJERÍA DE CULTURA, TURISMO Y DEPORTE, CON FECHA DE 17 DE NOVIEMBRE DE 2022**, se indica que:

*“...Analizando el lugar de ubicación, las bases de datos y la documentación que obra en esta Dirección General de Patrimonio Cultural, se comprueba que el referido Proyecto no tiene, presumiblemente, afección sobre el patrimonio histórico.*

*No obstante, en las inmediaciones de la zona existen Yacimientos debidamente documentados que deben ser tenidos en cuenta para la adopción de las medidas de Protección del Patrimonio Histórico que se consideren oportunas. Entre otros, destaca la presencia cercana del Lugar de Interés Geológico – Yacimiento Paleontológico del Mioceno superior del “Cerro de los Batallones”, fuera del ámbito de estudio, pero de gran relevancia para la Comunidad de Madrid. En el entorno cercano se encuentran: CM/150/0069 “Casco Histórico de Torrejón de Velasco”, CM/150/0012 “La Cuesta”, CM/150/0046 “Las Zanjillas”, CM/150/0065 “Torregrillos I”, CM/150/0064, “Torregrillos II”, CM/150/0063 “El Charquillo”, CM/150/0062 “Los Moros”, entre otros. ...*

*En consecuencia, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15.3 de la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, se estima que no existe inconveniente, desde el punto de vista del patrimonio histórico, para la realización de las actuaciones proyectadas con el establecimiento de las siguientes prescripciones:*

*Se presentará un proyecto de intervención arqueológica, donde se incluya un estudio documental desde el punto de vista histórico-archivístico referido a la zona. Y con posterioridad, se planteará una primera fase de los trabajos, que consistirán en una prospección intensiva desde el punto de vista arqueológico y paleontológico del total de la superficie del Parque Logístico.*

*Dependiendo de los resultados de esta primera fase y de haberse o no documentado algún bien Patrimonial, se emitirá una resolución con las prescripciones necesarias para completar dicho proyecto.”*

Tal y como se solicita en el Informe, el Estudio de Impacto Ambiental que se acompaña junto al Proyecto de Alcance Regional contiene en el **Anexo 10** el Proyecto de Evaluación de Impacto Cultural con las determinaciones que se establecen en el artículo 30. 2 de la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, y que, en paralelo, se ha presentado ante la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte para tramitar la autorización de intervención arqueológica preceptiva para el Proyecto conforme el artículo 29 de la Ley 3/2013, con fecha 24.11.2023 (Ref. 59/798303.9/23).

En el Epígrafe c.2.2. “Descripción Jurídica de los Terrenos” se señala, en lo que respecta a la Clasificación de Suelo de Torrejón de la Calzada que el PAR abarca terrenos Clasificados como Suelo No Urbanizable Protegido por su Interés Arqueológico, pero sin entrar en el detalle de las categorías de este suelo en las que se incluye. Conforme el Plano de Ordenación 4 de las NNSS de Torrejón de la Calzada “Áreas de Protección Arqueológica” y al artículo 10.12 “Condiciones específicas del Suelo No Urbanizable Especialmente Protegido” de su Normativa, los terrenos incluidos en el PAR se encuentran en las Áreas de interés B y C.

Según las NNSS, los criterios de inclusión en cada una de las categorías de protección son los siguientes:

- Área B: Es la que, aún cubriendo amplias zonas en las que está probada la existencia de restos

arqueológicos, se requiere la verificación previa de su valor en relación con el destino urbanístico del terreno

- Área C: Es la que incluye zonas en las que la aparición de restos arqueológicos es muy probable, aunque estos puedan aparecer dañados o su ubicación no se pueda establecer con toda seguridad.

En cada una de estas dos categorías las Normas de Actuación y Protección que se recogen en el artículo 10.12.5 “Condiciones específicas del Suelo No Urbanizable Protegido por su Interés Arqueológico” son las siguientes:

- Normas para Área B

Ante cualquier solicitud de obra que afecte al subsuelo, será obligatoria la emisión de informe arqueológico previa realización de explotación y catas de prospección. Los trabajos arqueológicos serán dirigidos y suscritos por Técnico Arqueólogo competente. El permiso de prospección y de excavación seguirá trámites de urgencia. La peritación arqueológica se realizará en el plazo máximo de un mes, seguida del preceptivo informe, que se redactará de forma inmediata a la conclusión de los trabajos. El Informe se registrará en la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid.

- Normas para Área C

Ante cualquier solicitud de obra que afecte al subsuelo, será obligatoria la emisión de informe arqueológico suscrito por técnico competente debidamente autorizado. Serán de aplicación las prescripciones señaladas para las Áreas B en lo referente a la tramitación. Si el Informe fuera positivo en cuanto a la existencia de restos arqueológicos, se procederá a la realización de explotación y catas de prospección, y si estas fueren asimismo prospectivas el lugar objeto de los trabajos pasará automáticamente a ser considerado Área A, debiendo practicarse la oportuna excavación arqueológica que controle toda su superficie.

Según el Proyecto de Evaluación Cultural contratado, los trabajos y el procedimiento de tramitación serán los siguientes:

1. **Presentación del Proyecto de Evaluación Cultural** (prospección arqueológica) a la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid.
2. **Evaluación del proyecto** por parte de dicha administración y **emisión del Permiso de Evaluación Cultural** correspondiente.
3. **Acta de Inicio de la Evaluación Cultural.**
4. **Prospección Arqueológica del proyecto.**
5. **Declaración de fin de prospección.**
6. **Presentación de la Memoria Final** de la Evaluación cultural.

### 2.3. Consideraciones en materia de infraestructuras ferroviarias

Según el **INFORME EMITIDO POR LA GERENTE DEL ÁREA DE PATRIMONIO Y URBANISMO DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (ADIF), CON FECHA DE 22 DE NOVIEMBRE DE 2022**, se concluye que:

*“A la vista de lo expuesto se emite el presente **informe favorable condicionado** al cumplimiento de las consideraciones anteriormente expuestas y sometido en su caso a las autorizaciones que sean necesarias de acuerdo a la legislación vigente.”*

A continuación, se resumen cada una de los condicionantes que se exponen en el informe así como las consideraciones adoptadas para su cumplimiento:

Se indica que, en la Adenda 2 de Tramitación “Solución de accesos” que se acompañaba a la documentación que se presentaba para tramitar la Viabilidad en Principio, se proponían tres actuaciones como solución de conexión del Parque Logístico. En concreto, se señala que:

*“...la conexión planteada como Nudo Este que permite la conexión del Parque Logístico con la Autovía R-4 (en su P.K. 8+000) y el Municipio de Parla en la Avenida de las Galaxias, proyecta la construcción de una glorieta en el margen oeste de la traza ferroviaria de la Línea de Alta Velocidad 040-MADRID-CHAMARTIN-CLARA CAMPOAMOR-VALENCIA-JOAQUIM SOROLLA del EJE13-A.V. Madrid Chamartín Clara Campoamor–Levante, según la nomenclatura del catálogo de Ejes y Líneas de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), anexo G, de la Declaración de la Red publicada anualmente por Adif Alta Velocidad.*

*Además de la mencionada glorieta, describe la construcción de los viales y ramales proyectados que confluyen en la misma.*

*“Analizado el Inventario Jurídico de Bienes Inmuebles, no se observan afecciones en la delimitación del sector desde el punto de vista patrimonial. No obstante, indica que sí existe afección en las comunicaciones viarias planteadas en tanto que afectan a terrenos que son propiedad de ADIF, lo que detallan con una imagen con la delimitación parcelaria.*

*A este respecto, precisan lo siguiente:*

*i.- Se prevé una conexión del sector Parque Logístico con la Autovía de peaje R-4 y el municipio de Parla cruzando la plataforma de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Valencia a través del paso superior ya existente, se trata de un suelo no incluido en la delimitación del sector y para el que no se prevé un mecanismo de obtención. Además, los viales y ramales propuestos también afectan a suelos de la titularidad de ADIF a raíz de sucesivas actuaciones, en el año 1878 para la construcción del ferrocarril de Madrid a Ciudad Real, en el año 1987 para la construcción de la línea de Alta Velocidad a Sevilla y más recientemente, con fecha de 24 de abril de 2009, para la ejecución del Proyecto “NUEVO ACCESO FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD LEVANTE. MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-REGION DE MURCIA, Tramo MADRID – CUENCA – MOTILLA / ALBACETE. Subtramo: TORREJON DE VELASCO-SESEÑA”. En ambos casos, se trata de adquisiciones onerosas que habrán de ser ahora obtenidas por los promotores del Parque Logístico.*

*ii.- En todo caso, la materialización de la referida comunicación viaria requiere la desafección previa declaración de innecesaria para el uso ferroviario de los suelos antes aludidos. Hasta que no se culmine el citado proceso de desafección no podrá realizarse obra alguna sobre tales*

*suelos ni podrán destinarse a otros usos distintos a los actuales, no pudiéndose en consecuencia hasta ese momento formalizar la obtención de los suelos por parte de los promotores.”*

*“...cualquier actuación en el entorno de la línea ferroviaria quedará sujeta a la legislación vigente, Ley 38/2015, de fecha 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (en adelante LSF), el RD 2.387/2004, de fecha 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, y el RD 929/2020, de fecha 27 de octubre, sobre seguridad operacional e interoperabilidad ferroviarias, normativa sectorial con rango de normas materiales de ordenación directamente aplicables al planeamiento.”*

*“...Deberán respetarse, pues, las limitaciones a la propiedad y las restricciones de uso establecidas en el capítulo III de la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario en el que se definen para todas las líneas ferroviarias que formen parte de la Red Ferroviaria de Interés General una zona de dominio público (ZDP), otra zona de protección (ZP) y la línea límite de edificación (LLE).”*

*“... las obras habrán de ejecutarse atendiendo al condicionado técnico que emita en su momento ADIF y que, además, habrá de tenerse en cuenta el régimen de autorizaciones previsto por la Ley del Sector Ferroviario, que en el artículo 16 dispone cuanto sigue: “Para ejecutar, en las zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, cambiar el destino de las mismas o el tipo de actividad que se puede realizar en ellas y plantar o talar árboles, se requerirá la previa autorización del administrador de infraestructuras ferroviarias...”*

*Por lo tanto, conforme a la legislación sectorial vigente y con carácter previo a cualquier actuación, el promotor deberá contar con Autorización expresa del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.*

*La autorización deberá solicitarse acompañada de un proyecto firmado por técnico competente que permita identificar claramente y con mayor definición las afecciones producidas a la Línea de Alta Velocidad, instalaciones existentes y necesarias para la explotación ferroviaria y a los caminos de servicio, así como la definición de la superficie de ocupación necesaria para efectuar las obras y permitir realizar el computo de la ocupación del dominio público ferroviario pretendida. Se sugiere que el PAR imponga que el Proyecto o Proyectos de ejecución que deriven del mismo tengan que incluir esa definición de suelos en torno a la vía del ferrocarril que vayan a ser afectados por las obras.*

*Además, con carácter independiente a la obtención de los terrenos titularidad de Adif que sean necesarios para las obras y a la autorización mencionada, además, en las zonas de dominio público el promotor del PAR habrá de obtener el correspondiente título habilitante de la ocupación del dominio público ferroviario, según lo previsto en la Ley 33/2003, del Patrimonio de las Administraciones Públicas. “*

*“... Por último, es conveniente indicar que la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario en su artículo 16 establece que “...Cualesquiera obras que se lleven a cabo en la zona de dominio público y en la zona de protección y que tengan por finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias, serán costeadas por los promotores de las mismas. Las posibles afecciones futuras por ruidos o vibraciones en suelos colindantes con el ferrocarril corresponderán, pues, a la normal explotación de mantenimiento de ADIF y las medidas futuras a adoptar respecto a la insonorización y las necesarias para el normal mantenimiento de las instalaciones precisas a tal fin, serán responsabilidad del Promotor de las actuaciones.”*

En previsión de que en una situación futura se lleve a cabo la conexión de la **M-404 con la R-4 a través del Parque Ergon A-42**, en el documento III adjunto, dentro del Estudio de Impacto Ambiental, se ha

incluido el denominado **Anexo 13. Solución geométrica definida como conexión de la infraestructura mencionada para la evaluación de su viabilidad ambiental**, en el que se realiza un predimensionamiento de la hipotética construcción futura de la conexión mencionada. Para llevar a cabo lo anterior, el parque Ergon A42 aprovisiona una reserva de suelo incluida en la delimitación del mismo. Tanto la obtención del resto de terrenos como los proyectos que materialicen la referida comunicación viaria futura, requerirán las autorizaciones pertinentes por parte de ADIF, en caso de realizarse la conexión, así como la desafección previa declaración de innecesaridad para el uso ferroviario de los suelos antes aludidos.

El proyecto Ergon A42 provoca una afección ferroviaria adicional, condicionada a la solución eléctrica coordinada con la compañía suministradora. Dicha infraestructura eléctrica exterior incluye la construcción de canalización que cruzará la traza ferroviaria de la LAV Madrid-Valencia. Se pretende realizar una doble hinca perforada mediante rotopercusión a la altura del P.K. 28+800. Las dimensiones, materiales, distancias de retranqueo, etc. se desarrollan en los planos de detalle correspondientes al documento II y en el denominado **Anexo 4.- Afecciones**. Tal y como puede comprobarse, los trabajos para llevar a cabo la infraestructura excluirán la zona de Dominio Público ferroviario.

Una vez coordinada la instalación con la compañía eléctrica suministradora se solicitará la autorización de ADIF para la ejecución de las obras mediante un proyecto de ejecución independiente firmado por un técnico competente que definirá de manera exhaustiva la superficie de ocupación necesaria para efectuar las obras.

El proyecto queda sujeto a la legislación sectorial vigente e incluye y atiende las y cada una de las determinaciones y limitaciones establecidas por aquélla en la normativa mencionada.

## 2.4. Consideraciones en materia de abastecimiento y saneamiento

Según el **INFORME EMITIDO POR EL JEFE DEL ÁREA DE PLANEAMIENTO DEL CANAL DE ISABEL II, S.A., CON FECHA DE 23 DE DICIEMBRE DE 2022**, se indica que:

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

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

*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<sup>3</sup>/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<sup>3</sup>/día.”*

Debido a la actualización del proyecto respecto del procedimiento de viabilidad en principio, se han modificado la conformación de las parcelas, por lo que se produce una ligera modificación en los cálculos de edificabilidades del PAR. A continuación, se adjunta una tabla resumen de los datos de superficie del proyecto:

**Tabla 1.- Datos de edificabilidad por categoría. Fuente: Elaboración propia**

USO	CLASE/CATEGORÍA	SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD
Industrial	Logístico Avanzado	1.035.888,65 m <sup>2</sup>	673.327,62 m <sup>2</sup> t
Industrial	Logística Pequeño Tamaño	18.149,23 m <sup>2</sup>	16.334,31 m <sup>2</sup> t
Industrial	Aparcamiento	46.291,11	13.887,33 m <sup>2</sup> t
Terciario	Terciario Oficinas	8.684,12 m <sup>2</sup>	13.026,18 m <sup>2</sup> t
Terciario	Terciario restauración	7.149,04 m <sup>2</sup>	7.149,04 m <sup>2</sup> t
Dotacional privado	Dotacional privado	2.654,80	2.123,84
Infraestructuras básicas	Infraestructuras básicas	13.860,67 m <sup>2</sup>	5.358,79 m <sup>2</sup> t
	<b>TOTAL</b>	<b>1.132.677,62 m<sup>2</sup></b>	<b>731.207,11 m<sup>2</sup>t</b>

Las superficies edificables para Usos industriales y terciarios propuestas en el Proyecto ascienden a 703.549,26 m<sup>2</sup> y 20.175,22 m<sup>2</sup>, respectivamente. La ordenación prevé igualmente una superficie edificable para uso dotacional y servicios de 7.482,63 m<sup>2</sup> y una superficie destinada a zonas verdes de 277.755,79 m<sup>2</sup>.

Todos los cálculos referentes al caudal demandado por el proyecto se adjuntan en el denominado **Anexo 7. “Abastecimiento”** del Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización y en el propio Capítulo 2 “Cálculo”, apartado 1. “Consideraciones generales”.

*“Respecto a la conexión a la red de abastecimiento existente:*

*Para poder suministrar agua de consumo humano al Parque Logístico 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 Parque Logístico, 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 Parque Logístico deberá recoger la conexión exterior anteriormente descrita y cumplir las vigentes Normas para Redes de Abastecimiento en Canal de Isabel II.*

Análogamente a lo expuesto en el apartado anterior, en el **Anexo 7. “Abastecimiento”** del Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización y en el propio Capítulo 2 “Cálculo”, apartado 1. “Consideraciones generales”, se enumeran los criterios de diseño que se han tomado como condicionamiento del cálculo y disposición de valvulería, diámetros, tipología de tuberías, hipótesis, etc.

*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.*

Tal y como puede comprobarse en el **Anexo 7. “Abastecimiento”** del Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización y en el propio Capítulo 2 “Cálculo”, apartado 1. “Consideraciones generales”, se prescinde de la captación de aguas para el riego, ni se utilizará en ningún caso agua potable para riego. Tal y como puede observarse en los planos denominados IN.2.1 se elimina cualquier boca de riego, dejando las acometidas para las zonas ajardinadas para las fuentes de consumo humano.

La distribución interna será responsabilidad de la empresa de gestión y mantenimiento del parque, que se encontrará aguas abajo del contador general dispuesto por el Canal de Isabel II, para la aducción general de dicho parque.

*“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 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 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.*

Tal y como puede comprobarse en el **Anexo 13. “Impulsión y depuración provisional”** del Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización y en el propio Capítulo 1 “Impulsión” así como en los planos denominados IN.3.3, se define la infraestructura necesaria para la elevación de agua residual y su traslado hasta la futura Ampliación de la EDAR. Análogamente, en el mismo documento, en el Capítulo 2 “EDAR provisional” así como en los planos denominados IN.3.11, se define la infraestructura necesaria para el tratamiento del agua residual hasta la puesta en marcha de la futura Ampliación de la EDAR.

*“Respecto a la red de saneamiento:*

*La red de saneamiento interior propuesta para 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 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 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 Diagnóstico 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 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 discurren 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<sup>3</sup>, 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.*

*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.*

*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. "*

Tal y como puede comprobarse en el **Anexo 8. "Saneamiento"** del Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización y en el propio Capítulo 2 "Dimensionamiento" así como en los planos denominados IN.3.1 al IN.3.10, se define la infraestructura necesaria para la elevación de agua pluvial y residual y su traslado hasta la futura Balsa de laminación o Ampliación de la EDAR respectivamente. Análogamente, en el mismo documento, en el Capítulo 3 así como en los planos denominados IN.3.4, se define la infraestructura necesaria para el tratamiento del agua pluvial y las balsas de laminación hasta el vertido al arroyo.

*"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 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 las 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 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 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 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.”*

Los términos a plasmar en dicho convenio deberán quedar concretados antes de la aprobación definitiva del PAR para su plasmación en él una vez emitida consulta por parte del Canal de Isabel II.

## 2.5. Consideraciones en materia de hidrológica

Según el **INFORME EMITIDO POR EL COMISARIO DE AGUAS DE LA CONFEDERACIÓN HIDROGRÁFICA DEL TAJO, CON FECHA DE 2 DE FEBRERO DE 2023**, se indica que se deberán tener en cuenta las siguientes observaciones y condicionantes generales:

*“Información cartográfica en el ámbito de actuación*

*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.*

*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 calcularán los caudales para diferentes periodos de retorno (10, 50, 100 y 500 años) 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.*

*A este respecto, se informa que en la tramitación de los distintos expedientes de ordenación del territorio y urbanismo, son las Administraciones competentes en dicha materia las que deben velar por la inclusión de la cartografía de zonas inundables en los expedientes (artículo 22.2 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana - "Mapa de riesgos naturales del ámbito objeto de ordenación") para poder establecer a partir de ella las limitaciones a los usos del suelo en las zonas inundables, de acuerdo con su normativa específica y la normativa básica estatal.”*

El Estudio de Impacto Ambiental (Documento III) aporta en su Anexo 4, un Estudio Hidrológico e Hidráulico sobre el Arroyo del Camino de Madrid que delimita el Dominio Público Hidráulico y las zonas de protección de cauce, la zona de flujo preferente y las zonas inundables para los periodos de retorno de 10, 50, 100 y 500 años. Además, el citado Estudio Hidrológico e Hidráulico contiene el cálculo de diseño de las balsas de laminación y el análisis de las zonas inundables post-operacionales, es decir, con las balsas en funcionamiento.

Así mismo, en el Anexo 1 “Cartografía” del Estudio de Impacto Ambiental se incluye un Mapa de Riesgos Naturales (36. Riesgos ambientales) en el que se recogen grafiados los riesgos analizados en el Anexo 5. “Vulnerabilidad del proyecto frente a accidentes graves y catástrofes”.

### 1. Afección a cauces públicos

*Se señala que parte de las actuaciones previstas afectan al arroyo Camino de Madrid o arroyo San Antonio, tal y como se describe a continuación:*

#### 1.1. Obras en dominio público hidráulico del arroyo Camino de Madrid

*No obstante lo anterior, con respecto a la alternativa planteada para el arroyo Camino de Madrid en el tramo del ámbito del Parque Logístico ERGON A42, deben tenerse en cuenta las implicaciones que conlleva que se trate de un bien de dominio público hidráulico, a la par que se reconocen las actuaciones mediante la oportuna autorización del encauzamiento conforme a lo establecido en el art. 126 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.*

*Se pone en su conocimiento que el arroyo Camino de Madrid es un cauce público que forma parte del dominio público hidráulico del Estado, siendo un bien inalienable, imprescriptible e inembargable y, por tanto, no susceptible de expropiación. Asimismo, se indica que las actuaciones que se realicen para la ejecución de las obras del Parque Logístico ERGON A42 que afecten al dominio público hidráulico, o las zonas de servidumbre y policía del arroyo Camino de Madrid, deben contar con la autorización de este Organismo.*

*El criterio general considerado en las solicitudes de autorización de actuaciones en zona de dominio público hidráulico, 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.*

*En relación a la posible alternativa de entubamiento soterrado del cauce, señalar que de acuerdo con el criterio general establecido en el art. 126 ter.2 del vigente Reglamento del Dominio Público Hidráulico, no será autorizable la realización de cubrimientos de los cauces ni la alteración de su trazado, salvo en casos excepcionales y debidamente justificados. En dichos casos la sección será, en lo posible, visitable y dispondrá de los elementos necesarios para su correcto mantenimiento y, en cualquier caso, deberá permitir el desagüe del caudal de avenida de 500 años de período de retorno.*

*Asimismo, hay que reseñar que la citada excepcionalidad se valoraría como tal en el caso de que las actuaciones supusieran una mejora para la protección de bienes y personas, al tratarse de un tramo clasificado como ARPSI, o que existieran problemas de inundabilidad manifiestos en terrenos altamente vulnerables.*

*Además, según el art. 126 bis "Condiciones para garantizar la continuidad fluvial", en su punto 1 señala que el Organismo de cuenca promoverá el respeto a la continuidad longitudinal y lateral de los cauces compatibilizándolo con los usos actuales del agua y las infraestructuras hidráulicas recogidas en la planificación hidrológica.*

En efecto, tal y como se señala en el informe, en la documentación que se acompañó para solicitar la Viabilidad en Principio se explica que se están valorando diferentes alternativas de actuación sobre el cauce del arroyo Camino de Madrid, pero sin entrar en detalle en cada una de las alternativas expuestas.

Esta documentación aportada para tramitar la Viabilidad en Principio tiene como objetivo sentar las bases con los organismos competentes sobre las soluciones propuestas, en este caso, con el Organismo de Cuenca sobre el tratamiento del cauce. Es decir, a fin de agilizar la tramitación del Proyecto, se avanzan unas soluciones de ordenación del documento a modo informativo con el objetivo de poder consensuar con las Administraciones competentes la fórmula más óptima y viable.

El propósito que se persigue con la tramitación de la Viabilidad en Principio tiene un alcance limitado. El artículo 37 la Ley 9/1995 lo define con carácter potestativo, e incluso se trata de un procedimiento que se suprime del articulado de la Ley 9/1995 tras su modificación por la Ley Omnibus, lo que excusa y hace impropia la abundancia de detalles en el documento.

En este caso, se estimó conveniente anticipar la propuesta que en él se contiene a fin recabar en este procedimiento las observaciones y prescripciones, tanto de las alegaciones de los municipios afectados como los informes sectoriales, para así poder implementar en el documento de PAR que se tramite todas esas cuestiones agilizando su tramitación con una elaboración más consensuada.

En consecuencia, tras la emisión del informe y la definición de la ordenación definitiva, se ha optado por una alternativa en la que no es precisa la intervención sobre el cauce, manteniéndose éste en sus condiciones naturales, tal y como se detalla en el **Capítulo 4. Análisis de Alternativas** (Apartado 4.6. Justificación del descarte de la Alternativa Centro y Apartado 5. Análisis de alternativas. Justificación de la alternativa elegida) del Estudio de Impacto Ambiental. Además, dicha alternativa plantea una zona de amortiguación vegetal perimetral que permite alejar la actuación urbanizadora del arroyo, tal y como se detalla en el Documento I. Memoria, capítulo C) Memoria Justificativa y descripción de las características del proyecto, apartado 3.2.3 “Espacios libres y zonas verdes”

#### *“1.2. Obras de drenaje transversal*

*Del análisis de la documentación aportada, se extrae que para las conexiones nudo sur y nudo este será necesario realizar cruzamientos sobre cauces públicos.*

*En concreto, el nudo sur atraviesa el cauce del arroyo Camino de Madrid, mientras que el nudo este atraviesa el cauce del río Guatén.*

*Dado que en la documentación aportada no se definen las características de las obras necesarias para la ejecución de dichas conexiones y que al no presentar el peticionario el estudio hidráulico que justifique el dimensionamiento de las mismas, no se puede hacer ninguna valoración con respecto a su adecuación a los criterios de diseño del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.*

*Dicho esto, se valora que la tipología planteada para la estructura sea de sección abierta, desprovista de solera con función estructural y sin que se prevea una afección significativa a la morfología y geometría del cauce.*

*En todo caso, se señala que de acuerdo con lo establecido en el artículo 126 ter.3 del vigente Reglamento del Dominio Público Hidráulico, en el diseño de los puentes, pasarelas y obras de drenaje transversal se realizará de forma que no se ocupe la vía de intenso desagüe con terraplenes o estribos de la estructura de paso y no se produzcan alteraciones significativas de la zona de flujo preferente.*

*No obstante, el citado artículo indica que, en caso necesario, podrán ubicarse pilas dentro de la vía de intenso desagüe, minimizando siempre la alteración del régimen hidráulico, y garantizando que la sobreelevación producida sea inferior a los límites establecidos en el artículo 9.2. En aquellas zonas donde pueda verse afectada la seguridad de las personas y bienes o el posible desarrollo urbanístico, la sobreelevación máxima.*

*Asimismo, según lo establecido en el artículo 126 ter.5 del vigente Reglamento del Dominio Público Hidráulico, en el diseño de los drenajes transversales de las vías de comunicación se respetarán en la medida de lo posible las áreas de drenaje naturales y deberán adoptarse las medidas necesarias para limitar el incremento del riesgo de inundación que pueda derivarse.”*

Tal y como puede comprobarse en el **Anexo 4. “Afecciones”** del Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización y en el propio Capítulo 3 “Afecciones al DPH”, se enumeran los criterios de diseño y todas y cada una de las determinaciones que el proyecto adopta al respecto.

#### *“1.3. Obras de protección frente a inundaciones existentes*

*En relación a las posibles obras de protección frente a inundaciones que se mencionan en la documentación aportada, se informa que la legislación de aguas establece que la regulación de las márgenes de los cauces tiene como finalidad la consecución de los objetivos de preservar el estado del dominio público hidráulico, prevenir el deterioro de los ecosistemas acuáticos, contribuyendo a su mejora, y proteger el régimen de las corrientes en avenidas, favoreciendo la función de los terrenos colindantes con los cauces en la laminación de caudales y carga sólida transportada.*

*De acuerdo con el artículo 126. ter.2 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, en las obras de protección frente a inundaciones se tenderá, en lo posible, a aumentar el espacio del cauce y no agravar la inundabilidad y el riesgo preexistente aguas arriba y aguas abajo de la actuación, revegetando estas áreas con arbolado de ribera autóctono de forma que se respeten las condiciones naturales de las riberas y márgenes de los ríos, conservando su valor ecológico, social y paisajístico, y propiciando la recarga de los álveos y otros acuíferos relacionados con los mismos, de acuerdo con lo establecido en los artículos 28 y 36 Plan Hidrológico Nacional aprobado por la Ley 10/2001, de 5 de julio.*

*Además, el artículo 126 bis del citado Reglamento señala que el Organismo de cuenca promoverá el respeto a la continuidad longitudinal y lateral de los cauces compatibilizándolo con los usos actuales del agua y las infraestructuras hidráulicas recogidas en la planificación hidrológica. A este respecto, se debe tener en cuenta que las obras de encauzamiento, cubrimientos o las defensas sobreelevadas (motas) pueden suponer una alteración significativa de la dinámica fluvial, del régimen de corrientes y del tránsito de hidrogramas, por lo que son susceptibles de degradar el dominio público hidráulico. Los tratamientos de tipo local, por otro lado, provocan efectos de difícil cuantificación en los tramos aguas arriba y abajo que pueden agravar la inundabilidad y el riesgo preexistente en esos otros tramos. Salvo casos excepcionales, solo podrán construirse obras de defensa sobreelevadas lateralmente a los cauces en la zona de flujo preferente cuando protejan poblaciones e infraestructuras públicas existentes.*

*El Reglamento del Dominio Público Hidráulico establece que las administraciones competentes fomentarán la adopción de medidas de disminución de la vulnerabilidad y autoprotección, todo ello de acuerdo con lo establecido en la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, por lo que habría que atender a lo dispuesto también a los planes de Protección Civil ante el riesgo por Inundaciones, tanto autonómico como local, y la normativa específica de la comunidad autónoma.”*

Tal y como puede comprobarse en el **Anexo 4. “Estudio hidrológico - hidráulico”** del Documento III. Estudio de Impacto Ambiental y en el **Anexo 4. “Afecciones”** del Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización y en el propio Capítulo 3 “Afecciones al DPH”, se enumeran los criterios de diseño y todas y cada una de las determinaciones que el proyecto adopta al respecto de las avenidas e inundaciones.

#### *“1.4. Obras en las márgenes de los cauces*

*Considerando que parte de las actuaciones propuestas para el desarrollo del Sector se encuentran en las márgenes del arroyo Camino de Madrid, se informa que en los movimientos de tierra que tengan lugar en las proximidades del cauce se deberán adoptar las medidas oportunas para no afectar al curso de agua existente, tanto en cuanto a la calidad de las aguas como a la cantidad o flujo de agua que es capaz de transportar. En este sentido, se adoptarán medidas preventivas*

*para evitar la acumulación o vertido de tierras o materiales en los cauces o la interrupción de los mismos.”*

El Estudio de Impacto Ambiental, en su **Capítulo 8** “Medidas de Mitigación y valoración del impacto residual” aporta una serie de medidas destinadas a la protección del cauce (Apartado 4.11. “Medidas preventivas sobre la hidrología superficial”) en las que se establece lo siguiente:

#### Protección del Dominio Público Hidráulico

- En ningún caso se autorizarán, dentro del Dominio Público Hidráulico (DPH), la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, aunque sea carácter provisional o temporal, de acuerdo con lo contemplado en el artículo 51.3 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
- Deberán respetarse en las márgenes lindantes con los cauces públicos la servidumbre de 5 metros de anchura, según se establece en el artículo 6 del mencionado Texto Refundido de la Ley de Aguas y en el artículo 7 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
- Todas las actuaciones deberán dejar despejado el paso por el DPH y sus zonas de protección, no suponiendo una barrera física.
- Previo a las obras será preciso obtener la preceptiva autorización administrativa por parte organismo de cuenca competente, según se establece en los artículos 9, 78 y 126 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

#### Protección frente a vertidos

- Cabe indicar que, para cualquier vertido directo o indirecto al cauce, debe ser solicitada previamente al Organismo de Cuenca competente la correspondiente autorización de vertidos, regulada en el artículo 100 del Texto Refundido de la Ley de Aguas y el artículo 245 y siguientes del Reglamento del DPH.
- Se adoptarán medidas de prevención de vertidos accidentales y arrastres de sedimentos a la red de drenaje mediante la ubicación de acopios y sustancias potencialmente contaminantes lejos de acuíferos y zonas de alta permeabilidad y la redacción de un protocolo de actuaciones en caso de producirse vertidos accidentales, que deberá ser validado por la Dirección Ambiental de obra.
- Los acopios de materiales se ubicarán de tal forma que se impida cualquier vertido directo o indirecto. Se respetará un mínimo de 50 metros respecto a los cursos de agua.
- Se tendrá especial cuidado para no afectar a balsas, depósitos de agua o puntos de abastecimiento de agua existentes en la zona.
- Se garantizará que durante la ejecución de las obras no caen accidentalmente escombros o cualquier tipo de residuos a los cauces y zonas húmedas. Si accidentalmente, esto ocurriera, se procederá a su inmediata retirada y gestión por gestor autorizado.
- Se deberá garantizar el mantenimiento de la red fluvial actual, minimizando las alteraciones de caudal durante la ejecución de las obras, y sin que se produzca variación entre el régimen de caudales anterior y posterior a la ejecución.
- En caso de detectarse riesgo de afección al dominio público hidráulico, deberán instalarse las oportunas barreras de retención de sedimentos, balsas de decantación, zanjas de infiltración u otros dispositivos análogos con objeto de evitar el arrastre de tierras.

- Las instalaciones auxiliares de obra cuyo funcionamiento pueda suponer un riesgo de vertido a cauces o zonas húmedas, se ubicarán fuera de las zonas de policía de cauces, y a más de 50 metros de distancia de éstos.
- Se verificará que no se producen cambios de aceite de maquinaria o repostaje de combustible en las inmediaciones de los cauces.
- El lavado de hormigoneras y maquinaria se dispondrá lo suficientemente alejado de los cursos de agua, y estará dotado de una balsa para retención de los vertidos generados.

#### Riegos de obra

- El suministro de agua para la obra se realizará mediante un depósito que se recargará por camión cisterna.
- El agua que se requiera para la aplicación de riegos se obtendrá de puntos de recogida autorizados.

#### 1.5. Consideraciones finales

*Considerando que para el desarrollo del Parque Logístico ERGON A42 se plantean actuaciones que afectan al dominio público hidráulico del arroyo Camino de Madrid, a su zona de servidumbre y a su zona de policía, se informa que las actuaciones que se prevean en las áreas de influencia de los cauces públicos, deberán situarse fuera del dominio público hidráulico y de la zona de servidumbre de paso del cauce correspondiente y siempre que se afecte a un cauce público o se desarrollen obras en su zona de policía es necesario obtener previamente la autorización de este Organismo, según se establece en los artículos 9, 78 y 126 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.*

*A los efectos de ordenación del territorio y calificación urbanística se deberán tener en cuenta las prohibiciones y limitaciones que con el objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes, de conformidad con lo previsto en el art. 11.3 del TRLA y sin perjuicio de las normas complementarias que puedan establecer las comunidades autónomas, se establecen en los usos del suelo en la zona de flujo preferente y en las zonas inundables en función de la situación básica del suelo (rural o urbanizado) conforme se define en el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana aprobado por el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, en la fecha de entrada en vigor del Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre. En particular, el TRLSRU incluye en la situación de suelo rural el preservado por la ordenación territorial y urbanística de su transformación mediante la urbanización, que incluye los terrenos excluidos de dicha transformación por la legislación de protección o policía del dominio público, así como aquéllos con riesgos naturales o tecnológicos, incluidos los de inundación, entre otros y se exige la prevención de dichos riesgos, tanto de las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo, en la ordenación que hagan de los usos del suelo, como de los propietarios de los terrenos, en su deber de conservación de los mismos, estableciendo, entre otros, el principio de prevención de riesgos naturales (art. 20 del texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana).*

*Asimismo, en lo que respecta a la calificación urbanística que se pueda hacer de los suelos que se delimiten como dominio público hidráulico y zona de servidumbre de cauces, debe ser compatible con los usos permitidos por la legislación de aguas y garantizar su especial protección por sus valores ambientales, paisajísticos y de preservación de bienes de dominio público.*

*Con el objeto de garantizar la seguridad de las personas y bienes, de conformidad con lo previsto en el art. 11.3 del texto refundido de la Ley de Aguas, se deberá tener en cuenta que en la zona de flujo preferente sólo podrán ser autorizadas aquellas actividades no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de dichas zonas, en los términos previsto en los artículos 9 bis, 9 ter y 9 quáter del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, teniendo en cuenta los requisitos básicos de seguridad establecidos en dichos artículos, sin perjuicio de las normas adicionales que establezcan las comunidades autónomas.*

*Asimismo, las nuevas actuaciones a desarrollar que se sitúen dentro de la zona inundable, según se define en el art. 14 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, se verán condicionadas por las limitaciones a los usos establecidas en el art. 14 bis del citado Reglamento. Las nuevas edificaciones y usos asociados se realizarán, en la medida de lo posible, fuera de dicha zona. En caso de justificarse que no hay otras alternativas de ubicación, se diseñarán teniendo en cuenta los requisitos básicos de seguridad establecidos el art. 14 bis, sin perjuicio de las normas adicionales que establezcan las comunidades autónomas.*

*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. A tal efecto, el expediente del desarrollo urbanístico deberá incluir un estudio hidrológico-hidráulico que lo justifique. (art 126 ter.7).*

*Un principio básico de la gestión sostenible de las aguas de escorrentía consiste en no modificar sustancialmente la hidrología natural. Para esto y, en primer lugar, en la planificación y construcción de nuevos espacios urbanos se implementarán las técnicas de drenaje urbano sostenible (TDUS) necesarias.*

*En cualquier caso, el primer paso para realizar la planificación de una infraestructura de este tipo consistirá en disponer de una serie de datos iniciales, fundamentalmente el estudio del sistema de drenaje original de la zona, ya que uno de los principales criterios de diseño consiste en mantener el patrón de los hidrogramas existentes antes del desarrollo urbano de la zona. También es importante conocer los puntos donde se prevén los reboses y vertidos de la red de saneamiento, ya que estos pueden condicionar tanto la ubicación de las infraestructuras de tratamiento como el tránsito de esos caudales a través del cauce receptor y su afección a infraestructuras y edificaciones existentes.*

*Por tanto, las valoraciones sobre la adecuación de las obras planteadas en las márgenes del arroyo Camino de Madrid, en todo caso, quedarán supeditadas a los análisis y comprobaciones que se realicen en los respectivos expedientes de autorizaciones de obras que al efecto se tramiten cuando se hayan definido en profundidad todas las actuaciones planteadas para el desarrollo del Parque Logístico ERGON A42.*

Tal y como puede comprobarse en el **Anexo 4. “Estudio hidrológico e hidráulico. Afección a DPH”** del Estudio de Impacto Ambiental, y en el propio Capítulo 8 “Medidas de mitigación y valoración del impacto residual”, apartado 3.3. “Mejoras derivadas del diseño de la ordenación (3.3.4.) el diseño de la amortiguación vegetal perimetral reserva una superficie perimetral suficientemente amplia como para contener los terrenos inundables de período de retorno de 500 años del propio arroyo y la zona de flujo preferente.

*“Condicionantes generales*

*Protección del estado natural de los cauces*

*El planeamiento general previsto debe desarrollarse sin afectar negativamente a los posibles cauces que pudieran existir en el ámbito de actuación.*

*En caso de que se produzca algún tipo de afección se seguirá el criterio general de mantener los cauces afectados en un estado lo 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.*

*Asimismo, de conformidad con el art. 92 bis del texto refundido de la Ley de Aguas, las actuaciones que conlleve dicho planeamiento no podrán suponer un deterioro del estado de las masas de aguas afectadas ni provocarán la imposibilidad del cumplimiento de los objetivos medioambientales establecidos, o que se puedan establecer para la masa de agua en cuestión, así como el resto de normativa y disposiciones legales vigentes, o que se dicten, que sean de aplicación.”*

Se ha optado por una alternativa en la que no es precisa la intervención sobre el cauce, manteniéndose éste en sus condiciones naturales, tal y como se detalla en el **Capítulo 4. Análisis de Alternativas** (Apartado 4.6. Justificación del descarte de la Alternativa Centro y Apartado 5. Análisis de alternativas. Justificación de la alternativa elegida) del Estudio de Impacto Ambiental.

Además y como puede comprobarse en el **Anexo 4. “Estudio hidrológico e hidráulico. Afección a DPH”** del Estudio de Impacto Ambiental, y en el propio Capítulo 8 “Medidas de mitigación y valoración del impacto residual”, apartado 3.3. “Mejoras derivadas del diseño de la ordenación (3.3.4.) el diseño de la amortiguación vegetal perimetral reserva una superficie perimetral suficientemente amplia como para contener los terrenos inundables de período de retorno de 500 años del propio arroyo y la zona de flujo preferente.

No obstante, será necesaria la autorización del organismo de cuenca al estar parte de las obras de urbanización en Zona de Policía del arroyo del Camino de Madrid.

#### *“Obras e instalaciones en dominio público hidráulico*

*El dominio público hidráulico de los cauces públicos se define en el art. 4 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.*

*En ningún caso se autorizarán dentro del dominio público hidráulico la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas a albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal, de acuerdo con lo contemplado en el art. 51.3 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.*

*Toda actuación que se realice en terrenos pertenecientes al dominio público hidráulico y en particular obras de paso sobre cauces y acondicionamiento o encauzamiento de los mismos, deberán contar con la preceptiva autorización de este Organismo, conforme a lo establecido en el art. 126 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.*

#### *Actuaciones en las márgenes de los cauces*

*De acuerdo con lo establecido en el Texto Refundido de la Ley de Aguas, los terrenos que lindan con los cauces están sujetos en toda su extensión longitudinal a una zona de servidumbre de 5 m de anchura para uso público y una zona de policía de 100 m de anchura. La existencia de estas zonas únicamente significa que en ellas se condicionará el uso del suelo y las actividades que se desarrollen.*

*En todo caso deberán respetarse en las márgenes lindantes con los cauces públicos las servidumbres de 5 m de anchura, según se establece en el art. 6 del mencionado Texto Refundido de la Ley de Aguas y en el art. 7 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.*

*Conforme lo establecido en el art. 9 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, toda actuación de las contempladas en el artículo que se realice en la zona de policía de cualquier cauce público, definida por 100 m de anchura medidos horizontalmente a partir del cauce, deberá contar con la preceptiva autorización previa de este Organismo para su ejecución.*

*Dicha autorización previa de este Organismo será exigida a menos que el correspondiente Plan de Ordenación Urbana, otras figuras de ordenamiento urbanístico o planes de obras de la Administración, hubieran sido informados por el Organismo de cuenca y se hubieran recogido las oportunas previsiones formuladas al efecto.*

*La zona de policía podrá ampliarse cuando concurra alguna de las causas señaladas en el art. 6.2 del Texto Refundido de la Ley de Aguas. En concreto, conforme a lo establecido en el art. 9.2 del Reglamento del Dominio Público hidráulico, la zona de policía podrá ampliarse, si ello fuese necesario, para incluir la zona o zonas donde se concentra preferentemente el flujo, al objeto específico de proteger el régimen de corrientes en avenidas, y reducir el riesgo de producción de daños en personas y bienes.*

#### *Limitaciones a los usos en las márgenes de los cauces*

*Además de por la zona de policía de cauces identificada en el apartado anterior, las márgenes de los cauces se ven afectadas por el flujo de las aguas en caso de avenidas extraordinarias, lo que se concreta en dos zonas que quedan definidas en el Reglamento del Dominio público Hidráulico, concretamente en sus artículos 9 y 14.*

*La zona de flujo preferente es la constituida por la unión de la zona o zonas donde se concentra preferentemente el flujo durante las avenidas, o vía de intenso desagüe, y de la zona donde, para la avenida de 100 años de periodo de retorno, se puedan producir graves daños sobre las personas y los bienes, quedando delimitado su límite exterior mediante la envolvente de ambas zonas.*

*En esta zona de flujo preferente sólo podrán desarrollarse aquellas actividades no vulnerables frente a las avenidas y que no supongan una reducción significativa de la capacidad de desagüe de dicha zona. En concreto las nuevas actuaciones deberán respetar las limitaciones a los usos establecidas en los artículos 9 bis, 9 ter, 9 quater del mencionado Reglamento del Dominio Público Hidráulico.*

*Se consideran zona inundable los terrenos que puedan resultar inundados por los niveles teóricos que alcanzarían las aguas en las avenidas cuyo período estadístico de retorno sea de 500 años, atendiendo a estudios geomorfológicos, hidrológicos e hidráulicos, así como de series de avenidas históricas y documentos o evidencias históricas de las mismas en los lagos, lagunas, embalses, ríos o arroyos. Estos terrenos cumplen labores de retención o alivio de los flujos de agua y carga sólida transportada durante dichas crecidas o de resguardo contra la erosión.*

*Las nuevas actuaciones a desarrollar que se sitúen dentro de la inundable se verán condicionadas por las limitaciones a los usos establecidas en el art. 14 bis del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.*

*Actuaciones situadas fuera de la zona de policía afectadas por la zona de flujo preferente o por la zona inundable Las obras o trabajos fuera de la zona de policía que define el art. 6.1.b) del Texto Refundido de la Ley de Aguas no precisarán de autorización administrativa de esta Confederación Hidrográfica. No obstante, les serán de aplicación las limitaciones indicadas en los párrafos precedentes si se situaran en terrenos pertenecientes a la zona de flujo preferente o la zona inundable.*

*En este sentido, deberá tenerse en cuenta lo establecido en los artículos 9 bis, 9 ter, 9 quater y 14.bis del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, y en concreto lo relativo a la obligación del promotor de la actuación de presentar una declaración responsable indicada en dichos artículos.*

#### *Nuevas urbanizaciones*

*En el caso concreto de las nuevas urbanizaciones, polígonos industriales y desarrollos urbanísticos en general, tal y como establece el art. 126 ter, apartado 7 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, 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 ha optado por una alternativa en la que no es precisa la intervención sobre el cauce, manteniéndose éste en sus condiciones naturales, tal y como se detalla en el **Capítulo 4. Análisis de Alternativas** (Apartado 4.6. Justificación del descarte de la Alternativa Centro y Apartado 5. Análisis de alternativas. Justificación de la alternativa elegida) del Estudio de Impacto Ambiental.

Además y como puede comprobarse en el Anexo 4. “Estudio hidrológico e hidráulico. Afección a DPH” del Estudio de Impacto Ambiental, y en el propio Capítulo 8 “Medidas de mitigación y valoración del impacto residual”, apartado 3.3. “Mejoras derivadas del diseño de la ordenación (3.3.4.) el diseño de la amortiguación vegetal perimetral reserva una superficie perimetral suficientemente amplia como para contener los terrenos inundables de período de retorno de 500 años del propio arroyo y la zona de flujo preferente.

No obstante, será necesaria la autorización del organismo de cuenca al estar parte de las obras de urbanización en Zona de Policía del arroyo del Camino de Madrid.

#### *“2. Existencia del recurso hídrico*

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

*El “Informe sobre la existencia de recursos hídricos para actuaciones urbanísticas abastecidas por el Canal de Isabel II en la Comunidad de Madrid que supongan un incremento de la demanda de agua” emitido con fecha 6 de abril de 2016 por parte de la Oficina de Planificación Hidrológica de este Organismo, se apoya en la información contenida en el Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Tajo, aprobado por el Real Decreto 1/2016, de 8 de enero. Dicho Real Decreto incluye en su Anexo V las disposiciones normativas del Plan. Al amparo de dicha normativa, la Oficina de Planificación formula las siguientes consideraciones:*

*- A pesar de que la competencia sobre el abastecimiento domiciliario de agua es municipal, de acuerdo con el artículo 25.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local, el artículo 5.3 de la Ley 17/1984, de 20 de diciembre, reguladora del abastecimiento y*

saneamiento de agua en la Comunidad de Madrid, habilita a la Comunidad de Madrid para que asuma, a instancias de las Entidades Locales, las funciones que corresponden a las mismas. El Artículo 6.1 de esta última ley dice que “La explotación de los servicios de aducción, depuración y reutilización promovimos directamente o encomendados a la Comunidad de Madrid será realizada por el Canal de Isabel II en todo el territorio de la Comunidad de Madrid”. Como consecuencia de lo anterior, el Canal de Isabel II tiene a su cargo el abastecimiento de casi todos los municipios de la Comunidad de Madrid.

- La Instrucción de Planificación Hidrológica define la unidad de demanda urbana (en adelante, UDU) como agrupaciones de aglomeraciones urbanas, que comparten el mismo origen del suministro y cuyos vertidos se realizan básicamente en la misma zona. En el vigente Plan Hidrológico, aprobado por Real Decreto 1/2016, los municipios atendidos desde la red del Canal de Isabel II están agrupados en las UDU. La asignación que establece el Plan Hidrológico vigente en el horizonte del año 2021 para el conjunto de las UDU que se alimentan de la red del Canal de Isabel II, cuyo total asciende a 742,68 hm<sup>3</sup>/año. Las asignaciones de todas estas UDU cumplen el criterio de garantía establecido en la Instrucción de Planificación Hidrológica.

- El Plan Hidrológico vigente recoge, en los artículos 25 y 28 y en los apéndices 9.1 y 9.8 de su normativa, las normas y dotaciones de referencia para los usos urbano e industrial que deberán complementarse obligatoriamente en los nuevos desarrollos. Las dotaciones de referencia tendrán la consideración de máximos salvo justificación adecuada en contrario.

En el informe mencionado, la Oficina de Planificación Hidrológica concluye que, con carácter general, existe recurso suficiente para satisfacer la demanda de agua derivada de aquellas actuaciones urbanísticas que se suministren a través de la red del Canal de Isabel II, siempre que no se supere el volumen de 742,68 hm<sup>3</sup>/año anuales establecido como asignación para el horizonte del año 2021.”

Tal y como puede comprobarse en el **Anexo 7. “Abastecimiento”** del Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización y en el propio Capítulo 1 “Introducción”, apartado 2. “Objeto y normativa”, se enumeran las prescripciones que rigen el diseño de las infraestructuras referidas del parque.

### “3. Situación concesional

El servicio de abastecimiento al municipio de Torrejón de Velasco es efectuado por la entidad Canal de Isabel II. 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.

Revisadas las bases de datos disponibles no consta la existencia de otros aprovechamientos inscritos con destino a abastecimiento a la población en el ámbito de actuación.

### 4. Vertidos e infraestructuras de redes de saneamiento

Para las redes de saneamiento del Parque Logístico ERGON A42, en la documentación aportada se indica que las mismas se proyectan de forma separativa.”

Tal y como puede comprobarse en el **Anexo 8. “Saneamiento”** del Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización y en el propio Capítulo 2 “Dimensionamiento” así como en los planos denominados IN.3.1 e IN.3.2, se define la infraestructura necesaria para la evacuación separativa de aguas pluviales y residuales y su traslado las balsas de laminación y EBAR + EDAR provisional.

#### “4.1. Red de aguas residuales

Teniendo en cuenta los usos previstos, se incluye una estimación del caudal de aguas residuales generado en el ámbito del Parque Logístico, obteniendo un caudal instantáneo de 15,53 l/s.

El destino de las aguas residuales es la EDAR Guatén Torrejón de Velasco. 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 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<sup>3</sup>.

Actualmente, no consta que se encuentre en tramitación ni se haya solicitado la revisión de la autorización de vertido vigente de la citada EDAR con motivo de su ampliación (Ref. Expte AV-0072/2002 – 165.312/02).

Deberá ser Canal de Isabel II como responsable de las instalaciones y titular de la autorización de vertido, quien manifieste la posibilidad de conexión de los caudales generados en el parque logístico a las instalaciones de depuración en las condiciones actuales.

Por otro lado, cabe señalar que esta Confederación Hidrográfica del Tajo no autoriza instalaciones de depuración individuales para una actuación o desarrollo urbanístico y su vertido directo al dominio público hidráulico de forma independiente, cuando puedan formar parte de una aglomeración urbana o exista la posibilidad de unificar sus vertidos con otros procedentes de actuaciones existentes o previstas.

No obstante, en caso de que quede convenientemente acreditada la imposibilidad de conexión del nuevo vertido a la EDAR Guatén, por insuficiencia en la capacidad de tratamiento de la misma, la propuesta de una planta de depuración autónoma “in-park” provisional hasta su conexión a la EDAR Guatén podría ser conforme con los criterios de este Organismo de cuenca, siempre y cuando:

Las instalaciones de depuración que se ejecuten se diseñen teniendo en cuenta los posibles desarrollos previstos en la zona, al objeto de unificar todos los flujos que se puedan generar y ser tratados en una EDAR conjunta, de acuerdo a los criterios de este Organismo de cuenca.

- Con carácter previo a la implantación de cualquier actividad generadora de vertidos se obtenga la oportuna autorización de vertido de aguas residuales. Para ello, el ayuntamiento de Torrejón de Velasco deberá presentar en esta Confederación Hidrográfica del Tajo, con suficiente antelación, la documentación que establece el artículo 246 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico (RDPH).

- Las instalaciones de depuración garanticen unos rendimientos de depuración adecuados para que las características de emisión del vertido permitan la consecución del buen estado de las aguas, de acuerdo con los objetivos ambientales y las normas de calidad ambiental previstos en el Plan Hidrológico de la Demarcación y en las restantes disposiciones legales de aplicación. Será en el contexto de la tramitación del procedimiento de autorización de vertido, cuando los servicios técnicos del Organismo de cuenca emitirán un informe sobre la admisibilidad del vertido procedente de las instalaciones de depuración proyectadas.

- Asimismo, estas infraestructuras se localicen fuera de la zona de flujo preferente y de las zonas inundables para las avenidas de periodo de retorno de 100 y 500 años, cumpliendo con lo dispuesto en los artículos 9.bis y 14.bis del RDPH. Todos los elementos de la depuradora, incluyendo su vallado perimetral, deberán localizarse fuera de la zona de servidumbre de paso de cinco (5) metros de anchura para uso público establecida reglamentariamente.

- En caso de pretender reutilizar agua depurada para riego, deberá darse cumplimiento a lo establecido en el Real Decreto 1620/2007, de 7 de diciembre de 2007, por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de las aguas depuradas.

De conformidad con lo establecido en el punto de 2 del artículo 259 ter del RDPH, en los sistemas de saneamiento de aguas residuales de zonas industriales, se tendrán en cuenta los siguientes criterios en relación a los desbordamientos en episodios de lluvia:

- Los proyectos de nuevos desarrollos industriales deberán establecer, preferentemente, redes de saneamiento separativas, e incorporar un tratamiento de las aguas de escorrentía, independiente del tratamiento de aguas residuales.

- En las redes de colectores de aguas residuales de zonas industriales no se admitirá la incorporación de aguas de escorrentía procedentes de zonas exteriores a la implantación de la actividad industrial o de otro tipo de aguas que no sean las propias para las que fueron diseñados, salvo en casos debidamente justificados.

Con carácter general, deberá realizarse una adecuada gestión de las aguas pluviales para evitar que incorporen contaminación adicional susceptible de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico, sin comprometer la consecución de los objetivos medioambientales y el cumplimiento de las normas de calidad ambiental establecidas en el medio receptor conforme a la legislación de aguas.

Se informa que los colectores que se diseñen en el entorno de los cauces no podrán trazarse longitudinalmente ocupando terrenos de dominio público hidráulico ni su zona de servidumbre. Los cauces podrán cruzarse en puntos concretos, con la menor afección posible al dominio público y a la efectividad de la servidumbre, con la precaución de no disponer arquetas ni ningún otro elemento auxiliar en dichas zonas por no ser convenientes o necesarios para el uso del dominio público hidráulico o para su conservación y restauración.

Los pozos de registro proyectados en el entorno del arroyo Camino de Madrid, no podrán ubicarse en terrenos de dominio público hidráulico ni en la zona de servidumbre de cinco metros de uso público, establecida en el artículo 7 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.”

Tal y como puede comprobarse en el Anexo 13. “Impulsión y depuración provisional” del Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización y en el propio Capítulo 1 “Impulsión” así como en los planos denominados IN.3.3, se define la infraestructura necesaria para la elevación de agua residual y su traslado hasta la futura Ampliación de la EDAR. Análogamente, en el mismo documento, en el Capítulo 2 “EDAR provisional” así como en los planos denominados IN.3.11, se define la infraestructura necesaria para el tratamiento del agua residual hasta la puesta en marcha de la futura Ampliación de la EDAR.

#### *“4.2. Red de aguas pluviales*

*Respecto a la red de aguas pluviales, en la documentación aportada se indica que se ha realizado el cálculo de los caudales generados en el ámbito del Parque Logístico aplicando el método racional recogida en la Instrucción 5.2 IC de drenaje superficial.*

*La red de aguas pluviales se diseña para un periodo de retorno de 15 años, obteniendo un caudal de 11,824 m<sup>3</sup>/s.*

*En la documentación aportada no se incluyen los cálculos realizados ni se expone si el valor de caudal de pluviales calculado es para la situación preoperacional o postoperacional.*

*A este respecto, se deberá tener en cuenta que, en la situación postoperacional, se modificará la superficie impermeable en los terrenos y, por tanto, los caudales instantáneos de la escorrentía superficial generados por lluvias de período de retorno superior al contemplado en el diseño de la red de aguas pluviales. Por ello, se deberá analizar el destino de las aguas de escorrentía que se generen en el ámbito de actuación, así como considerar las afecciones que podrían provocar las mismas en los cauces y en las zonas bajas donde desaguan de forma natural los diferentes sectores.*

*Más adelante, en la documentación aportada se expone 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 previa a su vertido al arroyo del Camino de Madrid.*

*Adicionalmente, se dispondrá de un tanque de tormentas tipo estanque de 6.175,00 m<sup>2</sup> de superficie y aproximadamente 13.000 m<sup>3</sup> de capacidad de almacenamiento de agua. Junto a este se ubicará la depuradora del Sector con una superficie de aproximadamente 1.250,00 m<sup>2</sup>.*

*No obstante lo anterior, en la documentación aportada no se incluye cartografía donde se represente las infraestructuras mencionadas ni las coordenadas aproximadas a fin de realizar los análisis y comprobaciones necesarios para valorar dichas infraestructuras.*

*Asimismo, no se expone el valor del caudal de vertido al arroyo Camino de Madrid después del paso por la balsa de laminación y el tanque de tormentas, por lo que no es posible realizar una comparativa del caudal de vertido con el de referencia circulante por el cauce del arroyo Camino de Madrid en régimen natural para el mismo periodo de retorno.*

*La evacuación al dominio público hidráulico de aguas pluviales limpias, que no incorporen ninguna contaminación adicional, deberá disponer de la correspondiente autorización de obras otorgada por este Organismo de cuenca.*

*A este respecto, con el objetivo de proteger los cauces en su estado más natural posible y así cumplir con los objetivos generales de protección del dominio público hidráulico establecidos en la legislación de aguas actual, se establece un criterio para limitar el efecto de concentración de las escorrentías en un punto concreto del cauce, que en régimen natural llegarían de manera progresiva y ralentizada a través de las distintas direcciones de drenaje de la cuenca natural aportante. Dicho criterio establece que se considera una alteración significativa del régimen natural de corrientes cuando el caudal incorporado por el punto de vertido representa un porcentaje superior al 10% en relación con el que circularía por el cauce en régimen natural.*

*En la solicitud de autorización de vertido de pluviales se deberá presentar documentación sobre el aliviadero y el punto de vertido en la que se definen de manera más precisa las características de las obras a ejecutar con el fin de realizar una valoración sobre la afección al dominio público hidráulico y al cauce del arroyo Camino de Madrid.*

*En este sentido, las obras de protección de escollera deberán prolongarse hasta el dominio público hidráulico, quedando enrasadas con el terreno, de tal modo que se proteja el lecho de los cauces y sus taludes en las respectivas secciones de entrega.*

*En cuanto a la protección de las márgenes del cauce frente a erosiones localizadas, se informa que las obras planteadas no deberán disminuir la capacidad hidráulica del cauce, ni modificar sustancialmente su sección natural. Estas obras se realizarán siempre sin interferir en la franja de 5 metros correspondiente a la zona de servidumbre de uso público. En este sentido, no se permitirán estructuras (arquetas, etc.) en la zona de servidumbre. Las actuaciones de protección (aletas, etc.) asociadas al desagüe no deberán sobresalir de la rasante del terreno y se deberá prestar especial precaución en restituir, tras las excavaciones, el perfil del terreno a su estado original.*

*Con objeto de evitar erosiones en los taludes, en el lecho del cauce receptor y el descalce de la propia obra de vertido, se dispondrá a la salida de la conducción de los sistemas de protección adecuados, que permitirá reducir la velocidad de los caudales evacuados, sin que en ningún caso puedan reducir la sección del cauce ni supongan un obstáculo al normal desagüe del caudal circulante por el cauce receptor, ni un deterioro de sus taludes, márgenes o lecho. En este sentido y para minimizar la interferencia del vertido con el caudal circulante por el cauce, el ángulo de incorporación de la conducción al cauce debe ser lo más pequeño posible.*

*Salvo en casos justificados de imposibilidad material (razones topográficas, de espacio, etc.), no se permitirán construcciones en la zona de servidumbre de cinco metros que puedan afectar a sus funciones (paso público peatonal, labores de vigilancia, etc.). En caso de permitirse se ejecutarán con la mínima ocupación de dicha zona y tomando las medidas necesarias para no afectar a su efectividad (arquetas y aletas enrasadas con el terreno, etc.).*

*En este sentido, señalar que los colectores que se diseñen en el entorno de los cauces no podrán trazarse longitudinalmente ocupando terrenos de dominio público hidráulico ni su zona de servidumbre. Los cauces podrán cruzarse en puntos concretos, con la menor afección posible al dominio público y a la efectividad de la servidumbre, con la precaución de no disponer arquetas ni ningún otro elemento auxiliar en dichas zonas por no ser convenientes o necesarios para el uso del dominio público hidráulico o para su conservación y restauración.*

*Asimismo, el titular de la autorización será responsable de los daños y perjuicios que ocasione al dominio público hidráulico y a terceros. Si durante la ejecución de las obras se precisara ocupar provisionalmente el dominio público hidráulico o realizar actuaciones que pudieran suponer un obstáculo a la normal circulación de las aguas, el interesado estará obligado a solicitar de la Confederación Hidrográfica del Tajo la oportuna autorización de las obras provisionales, aportando para ello documento suscrito por técnico competente en el que se analicen las incidencias de las citadas obras provisionales respecto a las avenidas antes mencionadas.*

*La Administración no responde de los daños que pudieran ser ocasionados en la instalación de saneamiento por causa de avenidas ordinarias y extraordinarias, siendo obligación del beneficiario de la autorización el mantenimiento de la misma, desbroza y corta o poda de las masas arbórea que pudieran afectarle en terrenos de dominio público hidráulico.*

*Por último y para el caso de pretender reutilizarse las aguas pluviales limpias no sería de aplicación el Real Decreto 1620/2007, al no tratarse dichas aguas de un vertido de aguas residuales previamente depurado y no requerir autorización de vertido. En tal caso, se deberá tramitar la correspondiente concesión de aguas en esta Confederación Hidrográfica del Tajo."*

Tal y como puede comprobarse en el **Anexo 4. “Estudio hidrológico - hidráulico”** del Documento III. Estudio de Impacto Ambiental y en el **Anexo 4. “Afecciones”** del Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización y en el propio Capítulo 3 “Afecciones al DPH”, se enumeran los criterios de diseño y todas y cada una de las determinaciones que el proyecto adopta al respecto de las avenidas pre y post-operacionales, cálculo de balsas de laminación, etc.

*“Condicionantes generales*

*Carácter separativo de las redes de saneamiento*

*Los sistemas de saneamiento de los nuevos desarrollos deberán establecer, preferentemente, redes de saneamiento separativas, e incorporar un tratamiento de las aguas de escorrentía, independiente del tratamiento de aguas residuales. En caso contrario, se deberá justificar la conveniencia de establecer redes de saneamiento unitarias para aguas residuales y de escorrentía, debiendo plantear medidas que limiten la aportación de aguas de lluvia a los colectores.*

*Afecciones de las infraestructuras de saneamiento a terrenos de dominio público hidráulico Los colectores que se prevean en el entorno de los cauces, deberán discurrir, en cualquier caso, sin ocupar terrenos de dominio público hidráulico, con la única excepción de posibles cruces en puntos concretos.*

*En cualquier caso, la ejecución de obras y otras actuaciones que afecten a terrenos pertenecientes al dominio público hidráulico requerirán de la preceptiva autorización previa de este Organismo, en el marco de lo establecido en el art. 126 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.”*

Tal y como puede comprobarse en el **Anexo 8. “Saneamiento”** del Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización y en el propio Capítulo 2 “Dimensionamiento” así como en los planos denominados IN.3.1 e IN.3.2, se define la infraestructura necesaria para la evacuación de aguas pluviales y residuales como redes separativas y su traslado las balsas de laminación y EBAR + EDAR provisional.

*“Afección a los cauces receptores*

*En el diseño de las infraestructuras de saneamiento que se proyecten, en concreto de los aliviaderos que se sitúen en las mismas y de los puntos de vertido de aguas pluviales, se deberá analizar el efecto que sobre el propio cauce y su régimen de corrientes provocaría el vertido que se produciría en la hipótesis más desfavorable, esto es, vertiendo el caudal máximo posible. Se comprobará que los cauces receptores tengan capacidad de evacuación suficiente en situación posoperacional y que no se produce un aumento significativo de los caudales circulantes, adoptándose las medidas oportunas para no afectar negativamente al propio cauce de dominio público hidráulico o a sus márgenes.*

*En cualquier caso, el establecimiento de puntos de vertidos de aguas pluviales y de aliviaderos en las redes de saneamiento requerirá de autorización previa de este Organismo.*

*En tiempo seco no se admitirán vertidos por los aliviaderos de las redes de saneamiento.*

*Los aliviaderos del sistema colector de saneamiento y los de entrada a la depuradora deberán dotarse de los elementos pertinentes en función de su ubicación, antigüedad y el tamaño del área drenada para limitar la contaminación producida por sólidos gruesos y flotantes. Estos elementos no deben producir una reducción significativa de la capacidad hidráulica de desagüe de los aliviaderos, tanto en su funcionamiento habitual como en caso de fallo.*

*Si se da el caso de que se mantiene una red de saneamiento unitaria, se deberá dimensionar de manera que los cauces no se vean afectados por la incorporación de aguas residuales sin depurar en episodios de lluvia. Los desbordamientos de sistemas de saneamiento en episodios de lluvia deberán tener un grado de dilución que no comprometa la consecución de los objetivos medioambientales y el cumplimiento de las normas de calidad ambiental establecidas en el medio receptor conforme a la legislación de aguas y deberán cumplir con lo establecido en el art. 259 ter del Reglamento del Dominio Público Hidráulico.”*

Tal y como puede comprobarse en el **Anexo 8. “Saneamiento”** del Documento II. Proyecto de infraestructuras de urbanización y en el propio Capítulo 2 “Dimensionamiento” dentro del apartado 4 se diseñan las infraestructuras correspondientes a los vertidos.

*“Incorporación de aguas de escorrentía procedentes de zonas exteriores a la aglomeración urbana*

*En lo referente a la red de saneamiento de aguas residuales, de acuerdo con el art. 259 ter del Reglamento del Dominio Público Hidráulico, no se admitirá la incorporación de aguas de escorrentía procedentes de zonas exteriores a la aglomeración urbana o de otro tipo de aguas que no sean las propias para las que fueron diseñados, salvo en casos debidamente justificados.*

*Vertidos de aguas residuales. Instalaciones de depuración*

*Los vertidos de aguas residuales deberán contar con la autorización de este Organismo regulada en el art. 100 del Texto Refundido de la Ley de Aguas y el art. 245 y siguientes del Reglamento del Dominio Público Hidráulico y para el caso concreto de industrias que originen o puedan originar vertidos, las autorizaciones de los mismos tendrán el carácter de previas para la implantación y entrada en funcionamiento de las mismas, según establece el art. 260.2 de dicho Reglamento.*

*No obstante, esta Confederación Hidrográfica del Tajo no autorizará instalaciones de depuración individuales para una actuación, cuando esta pueda formar parte de una aglomeración urbana o exista la posibilidad de unificar sus vertidos con otros procedentes de actuaciones existentes o previstas. En este caso se exigirá que se proyecte una estación depuradora de aguas residuales conjunta para todas las actuaciones.*

*En el supuesto de pretenderse construir una estación depuradora de aguas residuales deberá tenerse en cuenta que el planeamiento prevea reservas de suelo para su construcción fuera del dominio público hidráulico. De igual manera las instalaciones deben preverse fuera de la zona inundable de los cauces.*

*Las instalaciones de depuración, en caso de dimensionarse para más de 10.000 habitantes equivalentes, deberán prever la eliminación de nitrógeno y fósforo, cuando la zona receptora del vertido se encuentre afectada por la 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. (B.O.E. nº 44 de 20 de febrero de 2019).*

*Este criterio podrá aplicarse a aglomeraciones urbanas de menor entidad, cuando así lo demande el cumplimiento de los Objetivos de Calidad establecidos para el medio receptor.”*

En el **Anexo 13. Impulsión y Depuración** del Documento II: Proyecto de urbanización, se detalla el sistema de depuración previsto con tres escenarios diferentes que permite garantizar la completa depuración de los caudales del Parque. El primer escenario contempla la impulsión de estos hacia la depuradora de El Guatén, en el caso de que esta haya concluido, antes de la construcción de ERGON A42, sus obras de ampliación; en caso contrario, los otros dos escenarios contemplan la puesta en marcha,

con diferente carga de trabajo en función de la propia ocupación paulatina del Parque Logístico, de una depuradora provisional que garantiza, en cualquier caso, que el efluente mantenga las condiciones exigibles, incluso en la consideración de Zona Sensible por ser zona de captación del embalse de Castrejón.

*“5. Afección a zonas protegidas*

*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 del 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.”*

En el **Anexo 13. Impulsión y Depuración** del Documento II: Proyecto de urbanización, se detalla el sistema de depuración previsto con tres escenarios diferentes que permiten garantizar la completa depuración de los caudales del Parque. El primer escenario contempla la impulsión de estos hacia la depuradora de El Guatén, en el caso de que esta haya concluido, antes de la construcción de ERGON A42, sus obras de ampliación; en caso contrario, los otros dos escenarios contemplan la puesta en marcha, con diferente carga de trabajo en función de la propia ocupación paulatina del Parque Logístico, de una depuradora provisional que garantiza, en cualquier caso, que el efluente mantenga las condiciones exigibles, incluso en la consideración de Zona Sensible por ser zona de captación del embalse de Castrejón.

## 2.6. Consideraciones en materia de tráfico

### **INFORME REF: 06/041692.9/23 DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS. CONSEJERÍA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID**

*“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.*

*... Se informa que, respecto al Nudo Noroeste, relativo a las diversas actuaciones y conexiones planteadas mediante un enlace ya contemplado en el proyecto de construcción de la M-410 de tipo diamante con pesas y que no está construido, será el Estudio de Tráfico el que valore las actuaciones que sean necesarias ejecutar por parte y a cargo del desarrollo.*

*Así mismo, respecto al Nudo Sur, se informa que las glorietas planteadas, en el PK 27+000 de la M-404 de conexión del sector con carretera y las dos glorietas propuestas y situadas respectivamente en las márgenes Oeste y Este del enlace de la A-42 con la M-404, no ajustan su diseño y distancias recogidos en la normativa de trazado 3.1.-IC.*

*El PAR deberá plantear las propuestas de acceso a la red de carreteras autonómica, incluyendo planos de detalle a nivel de anteproyecto de la solución propuesta.*

*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 el sector tenga garantizado los accesos previstos a las carreteras independientemente del grado de desarrollo del resto.*

*Se informa que el PAR deberá contener un Estudio de Tráfico y Movilidad que incluya un estudio de niveles de servicio en la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid, así como en sus enlaces e intersecciones, en el escenario operacional y postoperacional, identificando los problemas de capacidad, evaluando las necesidades a satisfacer por las nuevas demandas inducidas y proponiendo soluciones que permitan cubrir dichas necesidades a nivel de conexión con la red viaria autonómica.*

*Para este estudio se deberá analizar la capacidad y el nivel de servicio para los diferentes escenarios del viario que integra la actuación y comprende las carreteras A-42, M-410, M-404 y R-4, a fin de garantizar el correcto funcionamiento de la red existente. 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.*

*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.*

*En la documentación remitida, se menciona que “En la situación actual, la única infraestructura existente que puede tener efectos sobre la calidad sonora de la zona es la carretera M-404 que conforma el borde sur del ámbito del proyecto y lo separa del núcleo urbano de Torrejón de Velasco”. Se deberá incluir un estudio acústico para la situación pre-operacional y para la situación post-operacional, indicando en términos de protección frente a la contaminación acústica, si existiese impedimentos para el desarrollo del ámbito tal y como se recoja en la normativa urbanística del ámbito de ejecución y si fuera necesario aplicar medidas correctoras.*

*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.*

*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 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 Transportes, Vivienda e Infraestructura serán las que se establezcan en el ordenamiento jurídico vigente.*

*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.*

*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 Transportes, Vivienda 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.*

*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 carreteras 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 Transportes e Infraestructuras.*

*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.*

*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)."*

*Será normativa de aplicación la Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid y su Reglamento, aprobado por Decreto 29/93, de 11 de marzo. En materia de accesos será de aplicación la Orden de 23 de mayo de 2019, de la Consejería de Transportes, Movilidad 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."*

En cumplimiento de la anterior prescripción se ha realizado el pertinente Estudio de previsiones de tráfico y transporte, que se contiene en el el Anexo3, de la Memoria del PAR, realizado con los contenidos, finalidades y características establecidas por la Dirección General. Del Estudio se concluye que la movilidad generada y atraída por el Parque Logístico Ergon 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. Cada una de ellas se ha definido a nivel de anteproyecto con grado de concreción suficiente para poder valorar el funcionamiento de las correspondientes intersecciones y demás afecciones respecto a las carreteras de la red autonómica Asimismo se realiza en él un análisis pormenorizado del impacto futuro de cada Alternativa en el nivel de tráfico de las carreteras afectadas, ello con prospección de un horizonte de largo plazo (2044). Se comparan los respectivos escenarios tanto "con" como "sin" los efectos de la implantación del Parque Ergon para así determinar las necesidades específicas generadas

por éste, o sea, sus demandas inducidas, tal como prescribe el informe de la DGC al que hemos hecho referencia.

La Alternativa A comprende las infraestructuras de refuerzo de la red viaria autonómica necesarias para la implantación del Parque Ergon que consisten en:

- Un acceso sur desde la M-404 y su prolongación hasta la A-42;
- Un acceso oeste en el enlace las carreteras A-42 y M-404 que es modificado de manera que se amplía sensiblemente su capacidad actual.
- Una 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. Supone una importante mejora en el acceso este a Torrejón de Velasco.

Las infraestructuras antes descritas además de ser todas las comprendidas en la Alternativa A, también con comunes a las otras dos alternativas analizadas y serán ejecutadas por el promotor ERGON dentro de los compromisos propios del PAR. ("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" dice el informe antes referido).

Se ha comprobado que dichas obras son suficientes para que, en un horizonte a largo plazo, la puesta en actividad del Parque Ergon mantenga los niveles de servicio de las vías autonómicas en condiciones sensiblemente similares tanto en la hipótesis de ejecución del Parque como en la hipótesis de "no" ejecución del mismo, de manera que dicha instalación logística no redunde en detrimento ninguno en los niveles de servicio previstos.

A continuación, se adjunta una imagen ilustrativa de las alternativas barajadas:



Figura 1.-Superposición parque Ergon A42 con las alternativas del estudio de tráfico

Las Alternativas B y C incluyen también, como se ha dicho, las obras básicas contempladas en la A, antes descritas, pero plantean, además, otras posibles obras de mejora adicionales que pasamos a describir.

La Alternativa B consistiría en una conexión norte configurada como el desarrollo completo del enlace entre la carretera M-410 y la carretera A-42 que, además, mejora la infraestructura de enlace entre ambas carreteras, así como el acceso al Hospital Universitario Infanta Cristina. Al analizar los resultados prospectivos de esta alternativa se comprueba que no acaba de producir ninguna mejora respecto a los resultados de la alternativa A que resulte significativa. Presenta la ventaja de construir un segundo acceso al Parque por el norte, pero conlleva, también, ciertos inconvenientes. Destaquemos, en primer lugar, que las obras para su realización tendrían un impacto importante en el entorno del hospital. Por otra parte la Alternativa B está supeditada a la modificación de una infraestructura relacionada con una vía sobre la que existe gran incertidumbre sobre su desarrollo futuro. Finalmente, desde el punto de vista mediambiental, provoca una afección importante al Corredor de la Sagra de la red de corredores ecológicos de la Comunidad de Madrid.

La Alternativa C contempla una conexión Este desde el enlace entre la carretera M-404 y la autopista A-4, completando 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. Del resultado del análisis de sus efectos futuros se comprueba que tampoco comporta mejoras significativas respecto a los que ya se obtendrían con las obras básicas de la Alternativa A. Sin embargo conlleva una nueva conexión entre las carreteras A-42 y R-4 a través del nuevo enlace proyectado con la R-4 en combinación con el propio viario del Parque logístico o con la carretera M-404. Más allá de las necesidades inducidas por el Parque Logístico, este nuevo eje podría ser de interés para todo el ámbito próximo a ambas vías. Por ese motivo no cabe desartarla como mejora futura a realizar por otros agentes beneficiados. En consecuencia se ha decidido ampliar el Estudio de evaluación ambiental tanto a las obras previstas en la Alternativa A como en la C para acreditar la viabilidad de todas ellas, previa definición geométrica suficiente de las mismas. Asimismo y como previsión de gestión futura, atendiendo a las indicaciones del informe de la DGC, se ha previsto compatibilizar la ejecución del Parque Ergon con la posible futura ejecución del mencionado acceso Este. La previsión consiste en que el futuro acceso podrá discurrir cruzando el Parque Ergon, a distinto nivel respecto a su

viario interno, para lo que se deja prevista la oportuna reserva de suelo de cara a esa posible actuación de futuro. Correspondería a la propiedad aportar dicho terreno a través del Parque Ergon, como contribución de la propiedad de éste a la posible ejecución de dicha infraestructura si se estima de interés general por la Administración competente en un momento futuro.

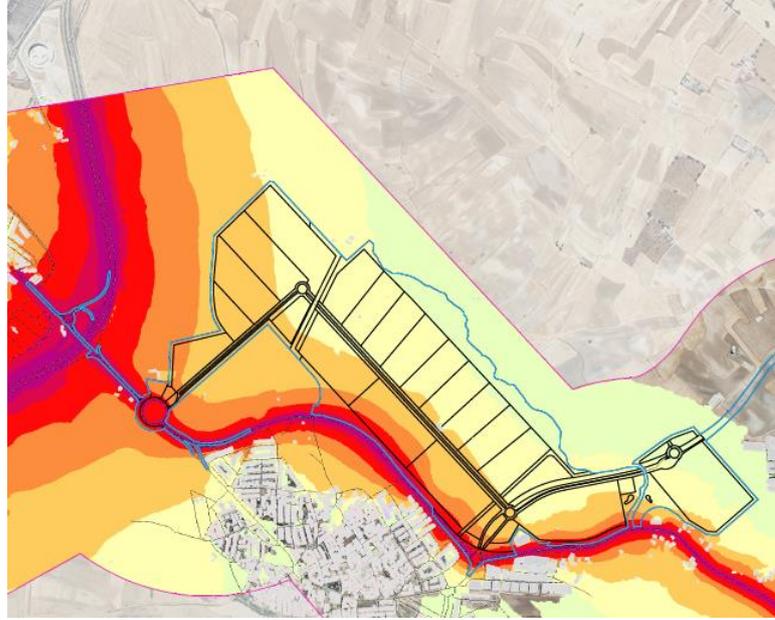
Señala también el referido informe que: “El documento del PAR que se remita a esta Dirección General para la emisión del informe pertinente deberá contener planos específicos de carreteras en los que se deberán reflejar a una escala adecuada y debidamente acotadas las actuaciones previstas, las franjas 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.” En cumplimiento de esta prescripción se contienen planos detallados en el Proyecto de urbanización.

El Estudio de evaluación ambiental concluye en la viabilidad tanto de la Alternativa A, necesaria para la implantación del Parque Ergon y que desarrollaría su promotor, como también de la Alternativa C.

En el presente proyecto se adjuntan en el Documento II todas las determinaciones, cálculos, cronograma y planos correspondientes a las infraestructuras de la denominada Alternativa A desarrollada en los Anexos 1, 2, 3, 4, 5, 6 y 12, que permiten el rediseño de los enlaces para dar cumplimiento de la normativa vigente referida.

Análogamente, dentro de la documentación complementaria correspondiente al Estudio de Impacto Ambiental (Documento III) del proyecto se adjunta el denominado ANEXO 3. ESTUDIO ACÚSTICO. Las conclusiones que se extractan del mencionado estudio son: *“El tráfico generado por el desarrollo del nuevo parque logístico ERGON PARK A42 no supondrá un aumento significativo de los niveles de ruido debidos al tráfico rodado en los receptores cercanos a las infraestructuras ya existentes así como tampoco en los receptores próximos a las nuevas infraestructuras proyectadas para dar acceso al ámbito de estudio. Por tanto, no se considera necesario adoptar medidas correctoras.”*

A continuación, se adjunta una imagen ilustrativa de la situación post-operacional de la alternativa A del estudio de tráfico:



*Figura 2.- Croquis post-operacional de niveles sonoros incluyendo el parque Ergon A42*

## **INFORME N/REF.TDV2022/001/U REGAGE22E00045704668. MITMA. DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS. DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID.**

*“...- El documento del PAR, sometido a trámite de audiencia para el Informe de Viabilidad en Principio, no contiene Estudio de Tráfico de la propuesta de conexiones planteada en la Adenda de accesos, que analice y evalúe el impacto en el viario estatal circundante.*

*- La propuesta de nuevas conexiones o accesos, modificación o cambio de uso de los existentes, requerirá de la oportuna autorización de la Dirección General de Carreteras.*

*En todo caso, se recuerda que conforme a lo dispuesto en el art.36.1 de la Ley, el Ministerio puede limitar los accesos a las carreteras del Estado y establecer con carácter obligatorio los lugares en los que tales accesos pueden construirse. El apartado 5 del citado artículo dispone que las conexiones de las carreteras de las redes de otras administraciones públicas con las carreteras del Estado sólo podrán llevarse a cabo, previa autorización del Ministerio de Fomento, en aquellos puntos en los que resulte más adecuado para optimizar la funcionalidad de las carreteras del Estado y su interconexión con otras redes.*

*En todo caso, la propuesta nuevos enlaces en las carreteras estatales, deberán cumplir la normativa sectorial de carreteras.*

*Asimismo, habrá que considerar la afección por tráfico, conforme a lo dispuesto en el art.36.9 de la ley, que establece: La solicitud de accesos o cambio de usos de los existentes para servir a actividades que, por su naturaleza, puedan generar un volumen de utilización que pueda afectar negativamente, de forma cualitativa o cuantitativa, a la correcta explotación de la carretera, deberá acompañarse de un estudio de tráfico y, en caso de una afección significativa, de una propuesta de las medidas de acondicionamiento necesarias para mantener inalterado el nivel de servicio y de seguridad viaria de las carreteras afectadas. En caso contrario, la solicitud de acceso deberá ser denegada.”*

En cumplimiento de dicha prescripción se ha realizado el pertinente Estudio de previsiones de tráfico y transporte, que se contiene en el Anexo 3, de la Memoria del PAR, realizado con los contenidos, finalidades y características establecidas por la Demarcación de Carreteras del Estado. Del Estudio se concluye que la movilidad generada y atraída por el Parque Logístico Ergon 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. Asimismo se realiza en él un análisis pormenorizado del impacto futuro de cada Alternativa en el nivel de tráfico de las carreteras afectadas, ello con prospección de un horizonte de largo plazo (2044). Se comparan los respectivos escenarios tanto “con” como “sin” los efectos de la implantación del Parque Ergon para así determinar las necesidades específicas generadas por éste, o sea, sus demandas inducidas.

Todas y cada una de las conexiones, accesos y modificaciones de los existentes enlaces contempladas en el PAR, solicitarán su correspondiente autorización a la Demarcación de Carreteras del Estado y cumplen las determinaciones de la normativa sectorial de carreteras vigente:

- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de carreteras
- Reglamento general de carreteras
- Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para

autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del estado (10/2007)

- Norma 3-1 IC "Trazado" (Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero)
- Guía de nudos viarios (Orden Circular 32/2012)
- Instrucción 5.2-IC "DRENAJE SUPERFICIAL" (modificada por ORDEN FOM/185/2017 y por la RESOLUCIÓN de 26-03-2018)
- Norma 6.1-IC "Secciones de firme" (modificada por la O.C. 1/2023)
- Norma 6.3-IC "Rehabilitación de firmes"
- O.C. 20/2006 Sobre recepción de obras de carretera que incluyan firmes y pavimentos,
- O.C. 309/1990 CyE sobre hitos de arista, (15-01-1990)
- Recomendaciones sobre balizamiento de carreteras, (borrador de 05/2011)
- Norma 8.2-IC "Marcas viales", (16-07-1987)
- Orden Circular 3/2023 sobre bandas sonoras longitudinales fresadas
- Norma 8.1-IC "Señalización vertical", 06-04-2014
- Criterios de aplicación de sistemas de contención ,Orden circular 35/2014
- Instrucción sobre las acciones a considerar en el proyecto de puentes de carretera, (IAP-11)
- Norma de construcción sismorresistente: puentes (NCSP-07)

## 2.7. Consideraciones en materia de vías pecuarias

Según el **INFORME EMITIDO POR EL JEFE DEL ÁREA DE VÍAS PECUARIAS DIRECCIÓN GENERAL DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y ALIMENTACIÓN DE LA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA , CON FECHA DE 8 DE DICIEMBRE DE 2022.,** se especifica que:

*“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.”*

Las infraestructuras antes descritas como Nudo Noreste actualizan su diseño en el presente proyecto con las infraestructuras comprendidas en la Alternativa B, tal y como se concluye en el *Anexo3, Estudio de previsiones de tráfico y transporte* adjunto.

A continuación, se adjunta una imagen ilustrativa de las alternativas barajadas:



Figura 3.-Superposición parque Ergon A42 con las alternativas del estudio de tráfico

La Alternativa B incluye también, como se ha dicho, las obras básicas contempladas en la A, antes descritas, pero plantea, además, otras posibles obras de mejora adicionales que consistirían en una conexión norte configurada como el desarrollo completo del enlace entre la carretera M-410 y la carretera A-42 que, además, mejora la infraestructura de enlace entre ambas carreteras, así como el acceso al Hospital Universitario Infanta Cristina.

Al analizar los resultados prospectivos de esta alternativa se comprueba que no acaba de producir ninguna mejora respecto a los resultados de la alternativa A que resulte significativa, lo cual, junto con otra serie de condicionantes de afecciones ambientales, hace que se descarte la opción de desarrollo de la mencionada Alternativa B, eliminando por consiguiente la afección a la vía pecuaria referida en el informe.

De otra parte, la modificación del diseño del Parque Logístico respecto del procedimiento de viabilidad en principio provoca un desplazamiento hacia el suroeste del mismo que genera nuevas afecciones que son:

- El paso de la vía pecuaria “Vereda del Camino de Madrid”. Esta vía se desvía ligeramente hacia el Oeste manteniendo su anchura actual de 20,89 m. Se establece un paso superior de la misma sobre el vial principal del parque y una servidumbre de 5 metros a cada lado de la vía pecuaria.

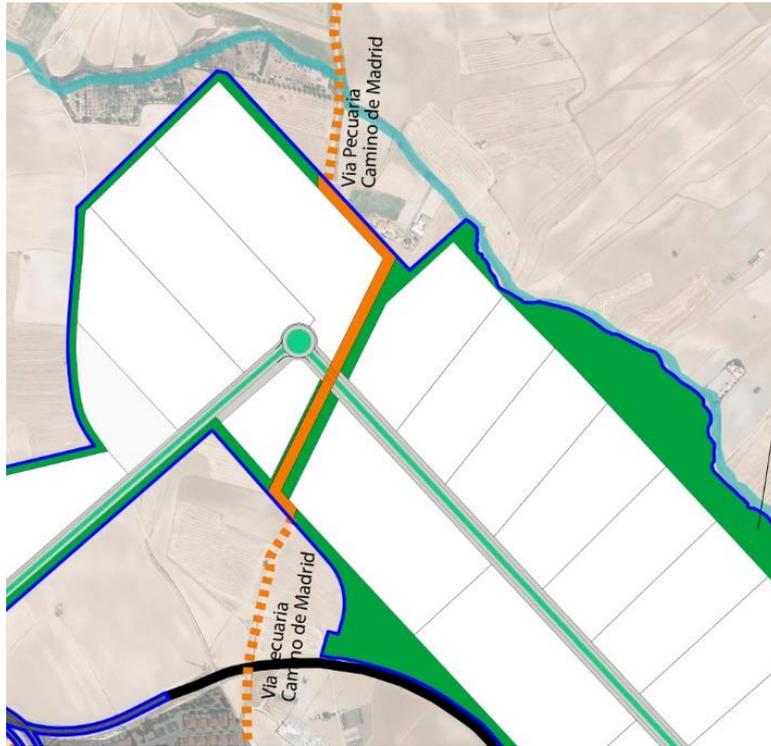
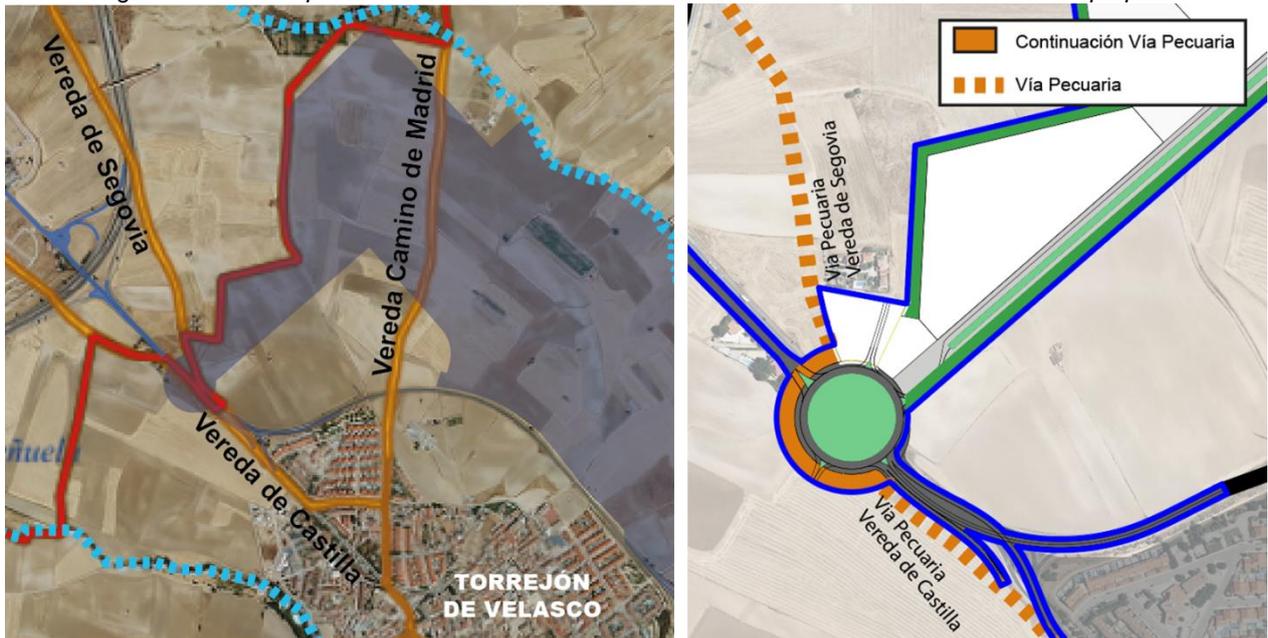


Figura 4. Plano vía pecuaria en el cruce con viario Parque Logístico. Fuente: Elaboración propia.

- El paso de la vía pecuaria “Vereda de Segovia”, que se localiza en el municipio de Torrejón de la Calzada, termina su recorrido hacia el sureste en la M404 y las conexiones exteriores del parque logístico afectan a un pequeño tramo que se integra dentro de la rotonda de acceso. Se adecua el encuentro de la vía pecuaria con la rotonda, integrándose en la franja de 20,89 metros que se proyecta sobre gran parte del perímetro de la rotonda y que permite la continuación de la vía pecuaria en todas las direcciones y su conexión con la vía pecuaria “Vereda de Castilla”.

Figura 5. Plano vía pecuaria en su encuentro con la rotonda de acceso. Fuente: Elaboración propia.



Todas las determinaciones adoptadas por el PAR se desarrollan en el Documento I, Memoria, en el **Anexo 5. Planos I-7 Clasificación suelo actual** adjunto, en el Documento II, Anexo 4.- Afecciones y en la parte b) Planos IN.1.6 y 7.1. Ambas afecciones supondrán un proyecto de desvío independiente que se tramitará y se coordinará en todo momento con los servicios técnicos y jurídicos del Área de Vías Pecuarias de la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación.

## 2.8. Consideraciones en materia de economía

Según el **INFORME EMITIDO POR LA DIRECCIÓN GENERAL DE PROMOCIÓN ECONÓMICA E INDUSTRIAL CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, HACIENDA Y EMPLEO, CON FECHA DE 9 DE ENERO 2022,** se indica que:

*“En relación al asunto de referencia, indicar que desde esta Dirección General nos remitimos al informe realizado por la Dirección General de Política Económica sobre el alcance económico regional de la creación de un parque logístico en el municipio de Torrejón de Velasco ya incluido en el expediente y, por tanto, no se realizan alegaciones o sugerencias al mismo.”*

## 2.9. Consideraciones en materia de medio ambiente

Según el **INFORME EMITIDO POR EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA DE LA SECRETARÍA GENERAL DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, VIVIENDA Y AGRICULTURA, CON FECHA 19 DE AGOSTO 2022,** se indica que:

*Al respecto, cabe indicar que corresponde a esta subdirección general de evaluación ambiental estratégica ejercer las competencias como órgano ambiental en los procedimientos de evaluación ambiental estratégica competencia de la Comunidad de Madrid, pero no en los de evaluación de impacto ambiental de proyectos.*

*En conclusión, correspondiendo a la subdirección general de impacto ambiental de esta Dirección General de Descarbonización y Transición Energética la tramitación y resolución de los procedimientos de evaluación de impacto ambiental de proyectos y actividades competencia de la Comunidad de Madrid, se estará a lo que tal subdirección determine con relación al proyecto recibido.*

No procede contestación pues en el referido informe sólo se determina la no competencia de la Subdirección General de Evaluación Ambiental Estratégica, ya que el Documento de Alcance así lo determinó en su momento al establecer como procedimiento de tramitación la Evaluación de Impacto Ambiental Ordinaria de Proyecto.

Según el **INFORME EMITIDO POR EL DIRECTOR GENERAL DE DESCARBONIZACIÓN Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA DE LA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE VIVIENDA Y AGRICULTURA, CON FECHA 7 DE OCTUBRE DE 2022** se indica que:

*No obstante, lo anterior, procede señalar que el parque es atravesado por uno de los corredores principales de la Red de Corredores ecológicos de la Comunidad de Madrid. En concreto, se trata de una parte del Corredor de La Sagra de tipo "esteparias" que une las principales áreas esteparias del sur de la Comunidad de Madrid, para lo que describe un arco, que de oeste a este une el LIC de las Cuencas de los ríos Alberche y Cofio, con la Cuenca del río Guadarrama y con Vegas cuestras y páramos del Sureste de Madrid.*

*Cabe destacar que el nuevo parque logístico será travesado de norte a sur, en su límite oeste por el arroyo camino de Madrid, por lo que se deberán valorar los impactos generados a dicho arroyo, así como establecer medidas que minimicen dichos impactos.*

*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.*

En relación al Corredor de La Sagra, tal y como se determina en el Documento III: Estudio de Impacto Ambiental, Capítulo 4: Análisis de alternativas, la alternativa finalmente seleccionada resulta la de menor afección al corredor ya que se sitúa al sur del arroyo del Camino de Madrid.

Por su parte, el dominio público hidráulico del arroyo del Camino de Madrid queda fuera del PAR y los efectos previsibles sobre las zonas de protección del cauce y zonas inundables se ven minimizados por la protección otorgada desde la ordenación prevista, mediante el espacio de amortiguación vegetal perimetral en el que se contienen estas zonas.

Finalmente, cabe destacar que el proyecto reserva una franja perimetral en la que pretende albergar el retranqueo de la infraestructura eléctrica existente que atraviesa el ámbito según lo especificado en el Anexo 4.- Afecciones del Documento II. Proyecto de Infraestructura de urbanización y en el plano adjunto IN-9.2 Servicios Afectados. Se ha dimensionado dicha franja con la anchura suficiente como para albergar adicionalmente la línea de evacuación referida.

# INFORMES AYUNTAMIENTOS

DICIEMBRE 2023

### **3. Consideraciones municipales del procedimiento de viabilidad en principio en la elaboración del proyecto**

#### **3.1. Ayuntamiento de Parla**

#### **INFORME TÉCNICO EMITIDO POR D. HÉCTOR BARRIGA MOZO, ARQUITECTO MUNICIPAL, CON FECHA DE 30 DE AGOSTO DE 2022:**

##### **ÚNICA.- Propuesta de solución de conexión viaria:**

**Se indica que las conexiones que se prevén a las carreteras A-42/M-410 y a la R-4 afectan al Término municipal de Parla**

**Se señala que, debido a la carga de tráfico que supondrá la puesta en marcha de las actividades que contempla el Proyecto, se podrían colapsar las vías de tráfico rodado existentes, por lo que se considera indispensable la ejecución de la carretera regional M-410, al menos en el tramo entre la A-42 y la R-4.**

##### **Contestación:**

La Adenda de Tramitación 2 “Solución de Accesos” que se presentó acompañando a la documentación para solicitar la Viabilidad en Principio incluye la propuesta de tres nudos de conexión viaria para acceder al Parque Logístico ERGON A42.

Esta Adenda tiene como objetivo sentar las bases con los organismos competentes, tanto con la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid como con la Demarcación de Carreteras del Estado, sobre las soluciones propuestas de accesos al Parque Logístico. Es decir, a fin de agilizar la tramitación del Proyecto, se avanza unas soluciones a modo informativo con el objetivo de poder consensuar con las Administraciones competentes la fórmula más óptima y viable.

En definitiva, este es el propósito que se persigue con la tramitación de la Viabilidad en Principio, ya que se trata de un procedimiento, cuya regulación en el artículo 37 la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo, y Urbanismo (en adelante, “Ley 9/1995”) lo define con carácter potestativo, e incluso se trata de un procedimiento que se suprime del articulado de la Ley 9/1995 tras su modificación 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 (en adelante, “Ley Omnibus”).

Así pues, se consideró conveniente anticipar la propuesta que contendría el Proyecto de Alcance Regional (en adelante, PAR) que se tramite, a fin de solicitar la Viabilidad en Principio y de recabar en este procedimiento las observaciones y prescripciones, tanto de las alegaciones de los municipios afectados como los informes sectoriales, para así poder implementar en el documento de PAR que se tramite todas esas cuestiones agilizando su tramitación con una elaboración más consensuada.

En consecuencia, tras la emisión de los Informes por parte de la Dirección General de Carreteras de la

Comunidad de Madrid y de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, con fecha 17 de marzo 2023, respectivamente, se llega a la siguiente solución para los accesos al Parque Logístico que queda recogida en el PAR en los siguientes documentos:

- Documento I. Memoria
  - Capítulo C. Memoria Justificativa y descripción de las características del proyecto, apartado 3.3 Conexiones exteriores.
  - Anexo 5. Planos. Se presentan los diferentes planos de ordenación donde se detallan las conexiones exteriores.
- Documento II. Proyecto de Urbanización
  - Dentro de la memoria en los capítulos 6. “Descripción del viario afectado” y capítulo 9 “Descripción de la construcción”.
  - Anexos de Trazado, Firmes, Señalización, Alumbrado y Afecciones
  - Planos de Infraestructura de Urbanización (Infraestructuras viarias)

**INFORME EMITIDO POR D. BRUNO GARRIDO PASCUAL, CONCEJAL DELEGADO  
DE URBANISMO, ACTIVIDADES Y DIVERSIDAD FUNCIONAL, CON FECHA DE 1  
DE SEPTIEMBRE DE 2022:**

**PRIMERA.- Justificación del interés regional de la propuesta.**

**Se señala la existencia de inexactitudes para justificar el interés regional de la propuesta.**

**Contestación:**

En el escrito de alegaciones, se hace esta mención genérica a inexactitudes de la propuesta para justificar su interés regional, pero sin recoger el detalle de cuáles son esos datos inexactos.

Frente a ello, cabe apuntar que, previamente al presente expediente de Viabilidad en Principio del Proyecto, ERGON solicitó en calidad de promotor privado, con fecha de 28 de abril de 2021, conforme a lo dispuesto en el artículo 33.1 de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo, y Urbanismo (en adelante, Ley 9/1995) en su redacción anterior a 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 (en adelante, “Ley Omnibus”), la Declaración de Alcance Regional ante la Consejería competente en materia de Economía.

Dicha solicitud se justificaba en base a los apartados a) y d) del citado artículo 33.1 de la Ley 9/1995, puesto que el documento propuesto por ERGON ordena una actuación que: (i) Contempla una serie de infraestructuras regionales que propician la articulación territorial interna y externa de la Comunidad de Madrid, y (ii) Supone la implantación de actividades económicas de revestirán interés por su relevancia en la creación de empleo, así como por la inversión que comportan y por la creación de riqueza para la región.

En respuesta a esta solicitud, con fecha de 31 de agosto de 2021, el Director General de Política Económica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo de la Comunidad de Madrid, la informó favorablemente.

Por tanto, el interés regional de la propuesta ha quedado justificado en una fase previa a la tramitación del expediente de Viabilidad en Principio, y las cuestiones que han motivado ese informe favorable son una serie de datos muy precisos que quedan recogidos en el Apartado 1 “*Justificación de su Alcance Regional (Ley 9/1995, art. 36.1)*” del Documento I de la Memoria para la Solicitud de la Viabilidad en Principio y que se sintetizan, a continuación:

1. Ubicación ventajosa respecto a parques ya existentes o en proyecto en Castilla-La Mancha por su proximidad a Madrid capital y a su Área Metropolitana a través de la A42.
2. Se prevé una inversión de 450 Mill. € y la creación de 4.000 empleos directos en la fase operativa. Y en base a una estimación moderada fundamentada a partir de datos procedentes de instalaciones similares, los empleos indirectos superarán los 7.0000.
3. La masa salarial bruta prevista se aproximará a los 150 Mill. €/anuales, de ellos 115 Mill. €/año en

retribuciones salariales directas, a las que se suman 35 Mill. €/año en cotizaciones sociales. Su impacto en el IRPF se estima por encima de 20 Mill. €, de los que el 50 % se canalizarán a la Comunidad de Madrid.

4. Los ingresos de la hacienda municipal se pueden estimar en más de 10 Mill. € a través del ICIO y 2,4 Mill. €/anuales a través del IBI.
5. Se oferta un modelo de parque logístico innovador con un gemelo digital que facilita la prestación de servicios compartidos e integrados a los operadores implantados en él (flujos de información en tiempo real para maximizar la eficiencia operativa, comunidad energética y otros).

## **SEGUNDA.- Justificación de la propuesta desde un punto de vista territorial urbanístico.**

**Se cuestiona la propuesta desde un punto de vista territorial urbanístico.**

### **1) Falta de respeto de las determinaciones del Planeamiento General y necesidad de proceder a su Revisión.**

**Se indica que la propuesta no es acorde al modelo del Plan General que define como uso característico para el sector el residencial. Y que no puede ubicarse cualquier uso en el ámbito sin modificar el modelo predefinido en el Planeamiento General, ya que es una determinación estructurante.**

**Se añade que el uso industrial sería apto si estuviese acompañado de la Revisión del PGOU de Torrejón de Velasco que justificara el nuevo uso característico.**

#### **Contestación:**

No constituye imperativo legal que el Proyecto de Alcance Regional (en adelante, PAR) se subordine a los parámetros urbanísticos de la ordenación municipal, puesto que la Ley 9/1995 incluye, en su artículo 38. 3 -artículo 39.3 en la redacción anterior a la modificación por la Ley Omnibus-, entre los efectos de la aprobación de los PAR, que sus determinaciones vincularán de forma directa y producirán efectos en los instrumentos de ordenación urbanística municipal, debiendo incorporarlas éstos mediante el procedimiento pertinente de aplicación.

En este sentido, tanto en la versión actual del artículo 36.1.j) de la Ley 9/1995 como en la redacción anterior a la Ley Omnibus, se establece que los Proyectos de Alcance Regional contendrán entre sus determinaciones 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”*.

En definitiva, la ordenación que se recoge en el PAR ERGON A42 supone una innovación sobre las determinaciones del vigente PGOU que lo mejora, puesto que transforma el uso residencial de un ámbito que no tenía viabilidad en un uso logístico con una tipología acorde con la demanda actual del mercado, que se regulará a través de la correspondiente ordenanza en el documento de planeamiento municipal. Todo ello sin olvidar el efecto que provocará el desarrollo y ejecución del PAR en los actuales Sectores de Suelo Urbanizable Residencial del PGOU, que, hasta la fecha, no tienen viabilidad por la escasa demanda, pero que la inercia del Parque Logístico dinamizará el

desarrollo del planeamiento municipal.

2) **No se tienen en cuenta las consideraciones territoriales de los municipios colindantes y las afecciones.**

**Se señala que el Ayuntamiento tiene la legitimidad para modificar, desarrollar o adaptar su Planeamiento, pero siempre por los cauces del Planeamiento correspondiente y con el procedimiento previsto a tal efecto, que contemple las consideraciones territoriales con los municipios colindantes y, en su caso, las afecciones que éstos pudieran recibir por razón de estas modificaciones.**

**Contestación:**

En efecto, el Ayuntamiento tiene potestad para modificar, desarrollar y adaptar su Planeamiento, y la legislación urbanística autonómica establece unos procedimientos para ello. No obstante, la Ley 9/1995 regula, entre los instrumentos de ordenación territorial, la figura de los PAR, cuya iniciativa puede estar promovida por cualquier Administración Pública así como por una persona privada física o jurídica, y cuya aprobación contempla entre sus efectos que sus determinaciones vinculan de forma directa a los instrumentos de ordenación urbanística municipal, que deberán incorporarlas mediante el procedimiento de modificación del Planeamiento que proceda. En consecuencia, esa vinculación directa del PAR respecto al PGOU no significa que no se vaya a ultimar la adaptación de las determinaciones de este último a través de los mecanismos correspondientes y con la iniciativa del Ayuntamiento de Torrejón de Velasco.

Por otra parte, en lo que respecta a las consideraciones territoriales con los municipios colindantes y a las afecciones que éstos pudieran recibir, es de señalar que, precisamente, este es el propósito que se persigue con la tramitación del procedimiento de Viabilidad en Principio. Pese a que la Ley 9/1995 define este procedimiento previo a la tramitación del PAR con carácter potestativo, en su artículo 37, y a que la Ley Omnibus lo hace desaparecer, se consideró conveniente solicitar la Viabilidad en Principio en aras a recabar en su fase de información pública y audiencia tanto las alegaciones de municipios afectados como los pronunciamientos de las Administraciones sectoriales con competencias de cara a implementar sus prescripciones en el PAR.

Por todo ello, tanto las características territoriales como las afecciones de los municipios se han tenido en cuenta en la fase de Viabilidad en Principio y se tienen en cuenta con más intensidad en el documento del PAR por medio de una solución concreta a todas las afecciones que se planteen por los Ayuntamiento afectados y de la implementación de las prescripciones de cada uno de los informes sectoriales recabados.

3) **No se justifica el nuevo modelo territorial y su integración en la realidad territorial vinculada a determinadas infraestructuras.**

**Se pone de manifiesto que la propuesta adolece de un conocimiento territorial integral del municipio donde se pretende asentar.**

**Se indica que, partiendo de que el SUNP-1 es un Suelo Urbanizable No Programado cuyo Uso Residencial característico no es dominante, no se justifica la modificación del modelo**

**territorial, modelo que se integra en una realidad territorial comarcal vinculada a unas determinadas infraestructuras.**

La actuación ya ha obtenido la Declaración de Interés Regional y, precisamente, uno de los motivos que fundamentaron la solicitud de esa declaración se basó en que esta actuación contempla todo un elenco de infraestructuras regionales que propician la articulación territorial interna y externa de la Comunidad de Madrid. Por tanto, uno de los objetivos del Proyecto es la integración de la propuesta de ordenación en la realidad territorial existente.

Para lograr este objetivo, se realizó un trabajo previo de cara a localizar la ubicación más óptima para implantar las actividades e instalaciones del Parque Logístico. Llegando a la conclusión de que los terrenos sobre los que se proyecta el PAR constituyen una oportunidad para el desarrollo logístico por su proximidad a vías de comunicación de alta capacidad y al área Metropolitana de Madrid.

Desde la A42 se accede a las principales circunvalaciones de Madrid: a la M50 en 10 Km, a la M45 en 17 Km, y a la M40 en 20 km. Y mediante estas autovías la conexión con la A2 (Barcelona-Francia) y la A3 (Valencia y su puerto) son directas, lo que convierte esta ubicación un punto privilegiado para el acceso y distribución de mercancías.

En consecuencia, resulta de vital importancia la infraestructura de transporte por carretera para la viabilidad del PAR. Y la propuesta de ordenación parte necesariamente del conocimiento de la realidad territorial existente, ya que, de otra forma, no hubiera sido seleccionada como una ubicación óptima, y también es resultado de un trabajo de encajar los condicionantes territoriales no solo de Torrejón de Velasco sino, inevitablemente, los de los municipios del entorno de la actuación.

**Se señala que su desarrollo como Suelo Urbanizable ha de tener las garantías previas de la realización de infraestructuras generales exteriores:**

- **Infraestructuras hidráulicas:**

**Se cita como uno de los problemas de Torrejón de Velasco que han impedito el desarrollo residencial la carencia de las infraestructuras hidráulicas, en especial, las de depuración.**

**Se explica que la cuenca en la que se sitúa el SUNP-1 tiene imposibilitada 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.**

**Contestación:**

La actuación proyectada está destinada a un uso logístico y, en lo que respecta a las infraestructuras hidráulicas, necesariamente, se estará a las prescripciones que se recogen en el Informe emitido por el Canal de Isabel II en el expediente de Viabilidad en Principio, de forma que el PAR implementará la red municipal de acuerdo con las determinaciones de este informe.

En concreto, en lo que respecta a depuración de aguas residuales, en la actualidad, el municipio de Torrejón de Velasco depura sus aguas residuales en el Sistema de Depuración Guatén compuesto por la EDAR de El Guatén, ubicada en este Término municipal, donde también depuran los vertidos

de los municipios de Griñón, Torrejón de la Calzada, Cubas de la Sagra y Casarrubuelos.

Es cierto que dicha EDAR se encuentra al límite de su capacidad de depuración, pero se encuentra en redacción por parte de Canal de Isabel II su proyecto de ampliación, por lo que los vertidos de aguas residuales que genere el Parque Logístico deberán depurarse en esa ampliación.

Otra alternativa para la solución de la depuración de aguas es que se encuentra, actualmente, en tramitación la Revisión de planeamiento municipal de Torrejón de la Calzada, que contempla la ejecución de una nueva EDAR en este municipio que daría servicio también a Griñón y Cubas de la Sagra. Lo que aligeraría la capacidad de la EDAR de El Guatén que podría tratar únicamente las aguas residuales de los municipios de Casarrubuelos y Torrejón de Velasco.

- **Conexiones viarias:**

**Se señala que el Proyecto apoya su potencial en materia de comunicaciones viales a su vinculación y conexión a la A-42.**

**Esta conexión es inexistente y además se tendría que producir por medio de una extensión de la M-410, en su intercepción con el Hospital Infanta Cristina de Parla en sentido Oeste, y ejecutarla hasta la intercepción con la radial R-4 y la A-4 a la altura de Valdemoro en sentido Este.**

**Se pone de manifiesto la oposición frontal a este desarrollo sin la construcción de la M-410.**

**Ello además agravado por las interconexiones y accesos al nudo a través de una zona sensible como el Hospital de Parla, que da servicio a toda la comarca y cuyos accesos no pueden quedar interferidos con tráficos pesados que pudieran provocar colapsos y accesos bloqueados a vehículos de urgencia.**

**Se añade que, sin un refuerzo completo de la A42, sin la creación de nuevos carriles colectores que generen conexiones directas desde esa actuación a la M-50 en el Término municipal de Fuenlabrada el desarrollo es inviable, ya que solo crearía una complejidad de saturación a la situación actual de la Autovía que llevaría a ésta al colapso total.**

**La duplicación de la A42 y la creación de vías colectoras, necesariamente afectaría a todo el Término municipal de Parla en el margen derecho (dirección Madrid) con importantes afectaciones territoriales en zonas próximas residenciales.**

**Contestación:**

La Adenda de Tramitación 2 "Solución de Accesos" que se presentó acompañando a la documentación para solicitar la Viabilidad en Principio incluye la propuesta de tres nudos de conexión viaria para acceder al Parque Logístico ERGON A42.

Esta Adenda tiene como objetivo sentar las bases con los organismos competentes, tanto con la Dirección General de Carretas de la Comunidad de Madrid como con la Demarcación de Carreteras del Estado, sobre las soluciones propuestas de accesos al Parque Logístico. Es decir, a fin de agilizar la tramitación del Proyecto, se avanzan unas soluciones a modo informativo con el objetivo de poder consensuar con las Administraciones competentes la fórmula más óptima y viable.

El propósito que se persigue con la tramitación de la Viabilidad en Principio tiene un alcance limitado. El artículo 37 la Ley 9/1995 lo define con carácter potestativo, e incluso se trata de un procedimiento que se suprime del articulado de la Ley 9/1995 tras su modificación por la Ley Omnibus, lo que excusa y hace impropia la abundancia de detalles en el documento.

En este, era conveniente anticipar la propuesta que en él se contiene a fin recabar en este procedimiento las observaciones y prescripciones, tanto de las alegaciones de los municipios afectados como los informes sectoriales, para así poder implementar en el documento de PAR que se tramite todas esas cuestiones agilizando su tramitación con una elaboración más consensuada.

En consecuencia, tras la emisión de los Informes por parte de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid y de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, con fecha 17 de marzo 2023, respectivamente, se llega a la siguiente solución para los accesos al Parque Logístico que queda recogida en el PAR en los siguientes documentos:

- Documento I. Memoria
  - Capítulo C. Memoria Justificativa y descripción de las características del proyecto, apartado 3.3 Conexiones exteriores.
  - Anexo 5. Planos. Se presentan los diferentes planos de ordenación donde se detallan las conexiones exteriores.
- Documento II. Proyecto de Urbanización
  - Dentro de la memoria en los capítulos 6. “Descripción del viario afectado” y capítulo 9 “Descripción de la construcción”.
  - Anexos de Trazado, Firmes, Señalización, Alumbrado y Afecciones
  - Planos de Infraestructura de Urbanización (Infraestructuras viarias)

### **TERCERA.- No se aporta información al respecto sobre los acuerdos con propietarios.**

#### **Contestación:**

Conforme se dispone en el artículo 37 de la Ley 9/1995 en su redacción anterior a la Ley Omnibus, las solicitudes para la declaración de Viabilidad en Principio deberán acompañarse de los documentos expresivos de las determinaciones previstas, entre otras, en la letra c) del artículo 36.1. En concreto, en este precepto, se indica que se deberán localizar las obras a realizar, delimitación de su ámbito y descripción de los terrenos en él incluidos, comprensiva del término municipal en que se sitúen y de sus características, tanto físicas como jurídicas relativas a la estructura de la propiedad y los usos y aprovechamientos existentes. Por tanto, a la descripción física de los terrenos se debe acompañar una descripción jurídica sobre la estructura de la propiedad, pero esta obligación no va más allá y no ha de incluirse información relativa a los acuerdos a los que se haya podido llegar con los propietarios.

No obstante, en el Apartado 3.4 “*Características jurídicas relativas a la estructura de la propiedad*” del Documento I de la Memoria para la Solicitud de la Viabilidad en Principio, se detalla el porcentaje de propietarios contactados, así como una aproximación del nivel de acuerdos a los que se podrá llegar, incluyendo las modalidades de participación a los que podrá optar la propiedad en cada caso con el objeto de que no sufran ninguna merma en su patrimonio. Y tal y como se explica, no se puede avanzar más en

este aspecto por la incertidumbre derivada de la propia tramitación del Proyecto de Alcance Regional.

En esta línea, según dispone la Ley 9/1995 en su artículo 36.1.c), en el PAR que se presenta para su tramitación, se refleja la estructura y distribución de la propiedad del suelo en el Documento I. Memoria, dentro del apartado b) "*Localización de las obras, delimitación del ámbito y descripción física y jurídica de los terrenos*", Capítulo 9. Estructura de la propiedad. También dentro del anexo 5 de la memoria, en el plano de información I-3 "Estructura de la propiedad".

Asimismo, en el apartado g) "Marco jurídico de la ejecución y gestión del P.A.R A42" se detallan los plazos y prioridades a establecer en orden a la liberación de expropiaciones para facilitar la colaboración de la propiedad actual en el proyecto, anticipando los mecanismos previstos al efecto, sin bien, con el limitado grado de detalle que puede alcanzarse en esta fase inicial de la tramitación.

### **3.2. Ayuntamiento de Pinto**

#### **ESCRITO FIRMADO POR EL ALCALDE DE PINTO, D. JUAN DIEGO ORTIZ GONZÁLEZ, CON FECHA DE 17 DE NOVIEMBRE DE 2022, POR MEDIO DEL CUAL TRASLADA EL INFORME DEL ARQUITECTO MUNICIPAL:**

##### **PRIMERA.- Tramitación previa.**

**El Ayuntamiento desconoce la existencia de un Plan Regional de Estrategia Territorial como instrumento previo que permita, de acuerdo a la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid, conocer los objetivos de partida y estrategias en la Comunidad de Madrid y fundamentar y justificar la calificación de este Proyecto como de Alcance Regional.**

**El Ayuntamiento no ha sido notificado, ni ha tenido conocimiento de los trámites previos realizados para la emisión del informe de 31 de agosto de 2021, que concluye que el Proyecto tiene un impacto relevante como para ser calificado como Proyecto de Alcance Regional.**

##### **Contestación:**

La definición de interés regional se encuentra en el artículo 19 de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo (en adelante, Ley 9/1995) tras su modificación 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 (en adelante, "Ley Omnibus"), a cuyo tenor:

*2. El interés regional es aquel que, por su magnitud, proyección social o económica, o importancia para la estructuración territorial beneficie a la Región, implicando una necesaria utilidad pública cuya justificación deberá quedar recogida en la declaración de interés regional que se emita por la Consejería competente.*

Añade el citado artículo en su apartado 3 que "*Las actuaciones de interés regional recogidas en el artículo 33.1 de esta ley, tienen por objeto, además del desarrollo y la ejecución de las políticas territoriales formuladas en el Plan Regional de Estrategia Territorial y demás planes de ordenación del territorio, regular, integrar o armonizar las actuaciones públicas o privadas con incidencia en la ordenación del territorio*".

En este sentido, el objeto de las actuaciones de interés regional no solo es desarrollar y ejecutar las políticas territoriales recogidas en el Plan Regional de Estrategia Territorial -del que todavía no se dispone en la Comunidad de Madrid- para orientar a los instrumentos de ordenación territorial, sino que su objeto también pasa por regular, integrar y armonizar las actuaciones privadas que tiene incidencia en la ordenación del territorio, como es aquí el caso.

ERGON solicitó en calidad de promotor privado, con fecha de 28 de abril de 2021, la Declaración de Alcance Regional ante la Consejería competente en materia de Economía, del proyecto justificando esta petición en base a los apartados a) y d) del citado artículo 33.1 de la Ley 9/1995, puesto que el documento

propuesto por ERGON: (i) Ordena una actuación que contempla una serie de infraestructuras regionales que propician la articulación territorial interna y externa de la Comunidad de Madrid, y (ii) Supone la implantación de actividades económicas de revestirán interés por su relevancia en la creación de empleo, así como por la inversión que comportan y por la creación de riqueza para la región; y muy especialmente por la oferta de un nuevo tipo de plataforma logística con gestión integrada de las necesidades energéticas y flujos de información operativos para la comunidad de operadores logísticos que operen a través de ella. Es decir, el planteamiento es que esta actuación privada conlleva una magnitud, a nivel social y económico y de estructuración territorial que, en definitiva, beneficia a la Región.

Y este planteamiento quedó patente al obtener, con fecha de 31 de agosto de 2021, informe favorable emitido por el Director General de Política Económica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo de la Comunidad de Madrid concluyendo el mismo que ese interés regional está justificado reconociendo el *“impacto relevante, efectivo y duradero de suficiente intensidad en el desarrollo económico y social de la Comunidad de Madrid”*.

Por tanto, el interés regional de la propuesta ha quedado justificado en una fase previa a la tramitación del expediente de Viabilidad en Principio, y las cuestiones que han motivado ese informe favorable quedan recogidas en el Apartado 1 *“Justificación de su Alcance Regional (Ley 9/1995, art. 36.1)”* del Documento I de la Memoria para la Solicitud de la Viabilidad en Principio, en base a los siguientes datos objetivos:

- 1) Ubicación ventajosa respecto a parques ya existentes o en proyecto en Castilla-La Mancha por su proximidad a Madrid capital y a su Área Metropolitana a través de la A42.
- 2) Se prevé una inversión de 450 Mill. € y la creación de 4.000 empleos directos en la fase operativa. Y en base a una estimación moderada fundamentada a partir de datos procedentes de instalaciones similares, los empleos indirectos superarán los 7.0000.
- 3) La masa salarial bruta prevista se aproximará a los 150 Mill. €/anuales, de ellos 115 Mill. €/año en retribuciones salariales directas, a las que se suman 35 Mill. €/año en cotizaciones sociales. Su impacto en el IRPF se estima por encima de 20 Mill. €, de los que el 50 % se canalizarán a la Comunidad de Madrid.
- 4) Los ingresos de la hacienda municipal se pueden estimar en más de 10 Mill. € a través del ICIO y 2,4 Mill. €/anuales a través del IBI.
- 5) Se oferta un modelo de parque logístico innovador con un gemelo digital que facilita la prestación de servicios compartidos e integrados a los operadores implantados en él (flujos de información en tiempo real para maximizar la eficiencia operativa, comunidad energética y otros).

En lo que respecta a la ausencia de notificación a Pinto como uno de los Ayuntamientos interesados en el expediente, es de señalar que esta parte ha atendido a la regulación que la Ley 9/1995 recoge para tramitar la obtención de la Declaración del Alcance Regional. Así, tal y como se dispone en el artículo 33.1 de la Ley 9/1995 en su redacción anterior a la Ley Omnibus, ERGON presentó la solicitud ante la Consejería competente en materia de Economía. Manifestamos nuestra intención de cooperar en lo que se nos solicite a ese respecto.

#### **SEGUNDA.- Incompatibilidad con la Ordenación Urbanística vigente.**

**El Proyecto modifica el uso mayoritario del suelo previsto en el actual Planeamiento de Torrejón de Velasco como Residencial, sin que el documento presentado lo justifique en modo alguno, esto implica la modificación del Plan General.**

**Contestación:**

El Proyecto contempla la implantación de un Parque Logístico en un ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado para el que el PGOU de Torrejón de Velasco prevé un uso Residencial y lo justifica en base a varios motivos. Entre ellos, principalmente, porque se trata de un suelo en el que en 20 años no se ha iniciado su desarrollo ni tampoco es razonable que se lleve a cabo cuando en el Término municipal hay Sectores de Suelo Urbanizable destinados a usos Residenciales con Planeamiento de desarrollo todavía pendiente y que son más que suficientes para cubrir la demanda que pudiese surgir antes de que se inicie un procedimiento de Revisión del Planeamiento Urbanístico municipal. Y porque, por el contrario, las tendencias del mercado demandan superficies destinadas a actividades logísticas, para las que los terrenos objeto del Proyecto constituyen una ubicación óptima por su proximidad a vías de comunicación de alta capacidad y área metropolitana de Madrid, y en una zona deficitaria respecto de emplazamientos industriales de esta clase y de servicios de alta tecnología.

Así pues, con esta propuesta de ordenación que se recoge en el Proyecto de Alcance Regional (en adelante, PAR), se mejoran las previsiones del PGOU de Torrejón de Velasco y surge la necesidad de que tramite una modificación del mismo, de acuerdo con las previsiones de la legislación autonómica en materia de ordenación del territorio. La Ley 9/1995 incluye, en su artículo 38. 3 -artículo 39.3 en la redacción anterior a la modificación por la Ley Omnibus-, entre los efectos de la aprobación de los Proyectos de Alcance Regional, que sus determinaciones vincularán de forma directa y producirán efectos en los instrumentos de ordenación urbanística municipal, debiendo incorporarlas éstos mediante el procedimiento pertinente de aplicación.

En este sentido, tanto en la versión actual del artículo 36.1.j) de la Ley 9/1995 como en la redacción anterior a la Ley Omnibus, se establece que los Proyectos de Alcance Regional contendrán entre sus determinaciones 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".

**TERCERA.- Justificación del Alcance Regional.**

**Se señala que no está justificado el interés regional de este proyecto en base a los siguientes razonamientos:**

- **La mayoría de las justificaciones del Alcance Regional del Proyecto son justificaciones para la clasificación de los terrenos como urbanizable no programado con sistema de ejecución por compensación. No hay ninguna particularidad del Proyecto para que sea considerado como Proyecto de Alcance Regional.**
- **Un Proyecto de Alcance Regional con el compromiso de inversión de una empresa o grupo inversor permite un desarrollo del planeamiento urbanístico y de su gestión de forma rápida,**

pero no puede ser el fundamento ya que así se da una diferencia en el tratamiento a los suelos de este Proyecto con respecto a los suelos del municipio de Pinto. Se estaría excepcionando de forma singular lo establecido con carácter general para el desarrollo del planeamiento cuya competencia corresponde al municipio y aplicación del sistema de ejecución establecido.

- El Proyecto adolece de un análisis de los suelos industriales urbanos consolidados vacantes y de otros suelos con planeamiento de desarrollo sin ejecutar.

No se puede justificar el alcance regional en que hay demanda suficiente para completar el 100 % de desarrollo en dos años. Si hay demanda suficiente esta debe ubicarse en los suelos ya vacantes.

En concreto, hace referencia a unos Sectores de Suelo Urbanizable con uso Industrial de Pinto que están urbanizados en su totalidad, se trata de los Sectores 2, 4 y 5, y del Sector 1 que terminará su urbanización en menos de tres meses, indicando que de ellos están vacantes, actualmente, 835.294,38 m<sup>2</sup> de suelo Industrial.

Por otra parte, indica que en Pinto existen una serie de Sectores Industriales con Planeamiento de desarrollo aprobado y pendientes de urbanizar, como son los Sectores 3, 6, 7 y 10 que suman una superficie de suelo urbanizable sectorizado industrial de 1.110.082,50 m<sup>2</sup>.

- El carácter limitado del impacto ambiental del Proyecto no es una justificación de Alcance Regional del Proyecto. El desarrollo más sostenible ambientalmente y el de menor impacto ambiental es el consistente en consolidar los suelos ya urbanizados.

#### **Contestación:**

La justificación del interés regional del Proyecto, resulta de sus particularidades que lo dotan de ese interés regional y hacen adecuado un instrumento como el PAR para su desarrollo en lugar del utilizar un instrumento de planeamiento urbanístico municipal lo que determinaría la imposibilidad de llevarlo a efecto, a la vista de las previsiones insuficientes del planeamiento en vigor para ese fin.

El Proyecto se basa en un concepto de parque logístico con una gestión integral de su parte física, acompañada de un conjunto de servicios que la complementan y suponen una gama adicional de opciones para la gestión de los operadores y empresas clientes. Estos servicios se operan a través de un gemelo digital concretado en las plataformas ERGON SMART PARK y ERGON TRAINING.

Son estas características novedosas del modelo de parque logístico unidas a la inversión económica y al volumen de actividad que va a generar con un impacto social y económico que se traduce en la creación de empleo y en ingresos para la hacienda tanto autonómica como local, lo que hace que todo ello redunde en beneficio de la región y haya obtenido la declaración de interés regional

No olvidemos que ERGON en calidad de promotor privado ya obtuvo, con fecha de 31 de agosto de 2021, la Declaración de Alcance Regional por parte de la Consejería competente en materia de Economía, quedando justificado, por tanto, el interés regional de la propuesta en una fase previa a la tramitación del presente expediente de Viabilidad en Principio.

En definitiva, la magnitud del proyecto y su impacto en la zona de ubicación propuesta, determinan la

necesidad de recurrir a la figura de Proyecto de Alcance Regional. Y en un sector tan dinámico como el logístico, la celeridad en la tramitación y ejecución es esencial para el éxito de la operación.

Y son, precisamente, esas características inherentes al Proyecto las que han provocado la necesidad de que la ubicación haya sido la escogida, próxima a vías de comunicación de alta capacidad y al área metropolitana de Madrid y sus salidas al exterior, descartando otras alternativas que en ningún caso podrían ofrecer esa facilidad en los accesos al complejo logístico como un emplazamiento en suelos industriales de una zona urbana consolidada.

De forma que, de cara analizar la viabilidad de la implantación del Proyecto, la elección del emplazamiento ha sido, ciertamente, un elemento decisivo, y es por ello que, con carácter previo, se han analizado múltiples opciones tanto en Pinto como en los municipios del área de influencia de la A-42 en la zona del Corredor Madrid-Toledo.

Así pues, se ha examinado la disponibilidad de Suelo Urbanizable con destino industrial en el Término municipal de Pinto y se ha comprobado que no ofrece alternativas para la ubicación del Proyecto. Respecto de los Sectores 2, 4 y 5, y 1 ya urbanizados de uso predominantemente industrial que se citan, es cierto que existe alguna parcela vacante que todavía está disponible tanto en el Sector 2 como en el Sector 1, con una superficie aproximada de 25.000 m<sup>2</sup> y 70.468,97 m<sup>2</sup>, respectivamente, que obviamente no reúnen las dimensiones necesarias para la implantación de la actividad proyectada.

Y en cuanto a los Sectores 3, 6, 7 y 10 de Suelo Urbanizable industriales con planeamiento de desarrollo pendiente de ejecución a los que se alude, se observa, conforme la ordenación de detalle aprobada, que, la dimensión calificada con uso logístico en cada uno de los Sectores oscila entre los 50.000 m<sup>2</sup> y los 150.000 m<sup>2</sup>, no superando la superficie total de ninguno de ellos los 500.000 m<sup>2</sup>, por lo que se concluye que estos Sectores tampoco reúnen las dimensiones necesarias para albergar el diseño de Parque logístico que se pretende ejecutar. Además, tanto el Sector 7 como el Sector 10 están afectados a una serie de infraestructuras comunes que están generando problemas en su gestión. A todo ello, cabría también añadir otra cuestión adicional pero no menos relevante, y es que la ordenación no se adapta a las necesidades actuales del mercado.

En consecuencia, una vez analizadas las alternativas de suelo industrial en el municipio, se comprueba que en su mayoría ni el uso al que se destina es el propiamente el logístico ni la estructura urbana de los suelos urbanizados se ajusta a las necesidades de conexiones y ni la dimensión de la superficie logística es la adecuada. A estos efectos, se hace preciso matizar que el uso propuesto en el Proyecto es una central de distribución logística con un sistema avanzado de gestión unitario, es decir, no estamos propiamente hablando de un uso industrial (al menos en el sentido tradicional del término).

El hecho de que buena parte del suelo industrial ya urbanizado del municipio siga sin edificar obedece a que no supone una oferta atractiva para las necesidades actuales del mercado que son incompatibles con una excesiva fragmentación parcelaria y una parrilla de viario excesivamente loteada. Esto es un defecto de planificación que le corresponde resolver al municipio. La reestructuración de la urbanización consolidada para adaptarla a un modelo actual de demanda es mucho más compleja que partir de suelos pendientes de ello.

En cualquier caso, el desarrollo del PAR que nos ocupa no podría acometerse en esos suelos, en la actualidad, pero tampoco constituye un impedimento indirecto para el futuro desarrollo de estos suelos con implantación de otras actividades. Más bien al contrario, la ejecución del Parque Logístico proyectado por ERGON puede operar como un factor dinamizador que estimule la demanda de suelo industrial tanto en Pinto como en otros municipios del entorno, al constituir una palanca de apoyo a la comercialización de la producción que se implante en ellos.

De otra parte, no estamos de acuerdo en que la sostenibilidad ambiental de una iniciativa deba medirse por el simple hecho de que actúe sobre suelo urbanizado o no urbanizado. También es indispensable valorar que se proyecta edificar sobre él, que tipo de actividad se pretende desarrollar y que régimen de gestión medioambiental va a acompañar el correspondiente desarrollo. El criterio expresado por el Ayuntamiento, dicho sea, con todo respeto, es excesivamente simplista y, si se nos permite, asume una perspectiva muy “residencialista” o “arquitectónica” del desarrollo urbano tendente a extrapolar criterios que pueden tener su validez en el ámbito de la planificación de usos residenciales a otros usos del territorio que presentan diferente lógica de implantación.

Por último, en lo que respecta a la afirmación de que el carácter limitado del impacto ambiental del Proyecto no es una justificación de Alcance Regional, es de señalar que en el artículo 33 de la Ley 9/1995 tras su modificación por la Ley Omnibus, se añade, entre las actuaciones que contemplan los Proyectos de Alcance Regional, las de aquellos proyectos que supongan una mejora ambiental como sucede en este caso.

En este sentido, la propuesta incluida en el Proyecto compatibiliza la industria ligera como el uso logístico, apuntando a industrias con un componente tecnológico relevante orientadas a la disminución del impacto ambiental del transporte, lo que vuelve otra vez a apoyar que la ubicación del Proyecto obedece a unos motivos concretos que lo viabilizan.

#### **CUARTA.- Utilidad pública o interés social.**

**Se utilizan aspectos para fundamentar la utilidad pública o interés social que permiten ser fundamento para futuras expropiaciones a propietarios de suelo.**

**Tan solo el 29 % de la propiedad está de acuerdo con el Proyecto. La parte que no está conforme es la que a día de hoy tiene la iniciativa de planeamiento por el sistema de ejecución de compensación.**

**Se citan aspectos de especialización, compromiso, últimas tecnologías, digitalización. Y alude a que todas las industrias existentes en Pinto reúnen estas características, pero que de ello no se deriva una utilidad pública o interés social.**

**Sin perjuicio de que adicionalmente pueda generar puestos de empleo en el entorno e incidir positivamente en la hacienda pública de Torrejón de Velasco, la utilidad de la actuación parece mayoritariamente privada, puesto que el destinatario final del Proyecto es el grupo internacional P3 Logistics Parks.**

**No se entiende lo suficientemente justificada la utilidad pública o el interés social de alcance**

**regional que permitan ejecutar por expropiación y sin el adecuado previo instrumento de planeamiento urbanístico.**

**Contestación:**

Utilidad pública e interés social hacen referencia a las actividades, bienes o servicios que redundan en beneficio o interés colectivo, esto es, en beneficio todo interés superior al particular o privado, es decir, son sinónimos de interés general que, oportunamente definido por la Administración siguiendo el procedimiento pertinente y a la vista de datos objetivos que lo permiten apreciar, determina la obligación legal de llevarlo a efecto por los medios e instrumentos que la Ley prevé a ese fin.

A estos efectos, tal y como se pone de manifiesto tanto en la documentación presentada ante la Consejería de Economía como en el informe favorable emitido por el Director General de Política Económica de la Consejería de Economía, Hacienda y Empleo de la Comunidad de Madrid, las actuaciones que se contemplan en el Proyecto *“tendrán un impacto relevante, efectivo, y duradero, en el desarrollo económico, social, y cultural de la Comunidad de Madrid”*.

Y conforme se concreta en la Memoria para la Solicitud de la Viabilidad en Principio, la puesta en marcha del Proyecto supondrá un impacto social y económico que se traducirá en: (i) Creación de empleo con número de 4.000 empleos directos en la fase operativa y la estimación moderada de generar 7.000 empleos indirectos, (ii) Impacto sobre el IRPF estimado por encima de 20 Mill. €, derivando el 50 % en la Comunidad de Madrid, (iii) Ingresos en la hacienda local estimados en más de 10 Mill. € a través del ICIO y 2,4 Mill. €/anuales a través del IBI, (iv) Ubicación en un entorno que arroja elevadas tasas de desempleo en la actualidad (v) Impacto sobre el medio ambiente muy limitado.

Todas estas razones subyacen en la definición de la utilidad pública e interés social que presenta la ejecución del Proyecto el cual, al margen de que pueda partir de una iniciativa e inversión privadas, genera un impacto tanto a nivel social como económico que redundan en beneficio colectivo y en una escala de alcance regional.

En el informe se asegura que las industrias implantadas en Pinto carecen de utilidad social y esta afirmación nos parece una apreciación subjetiva precisada de mayor fundamento. Aparentemente, las industrias ubicadas recientemente en Pinto sí revisten utilidad social con independencia de que la fórmula administrativa de implantación haya sido distinta a la del PAR o de que su dimensión y características morfológicas no sea la misma. Y el hecho de que tengan interés social, que a nuestro juicio sí lo tienen, no impide considerar que la iniciativa de PAR también reviste interés social.

Las alegaciones, aunque muy bien escritas y dignas de toda atención, parecen minusvalorar, en cierto modo, los mecanismos específicos de actuación previstos en la Ley 9/1995 en pos de una defensa del exclusivismo de las vías de actuación más tradicionales previstas en la legislación del suelo. Se pierde de vista, ante todo, que los mecanismos de la Ley 9/1995 son derecho positivo en vigor y por tanto susceptible de ser aplicado en todos los casos en que ello proceda. Dichos mecanismos propician la implantación de proyectos concretos de inversión productiva, con proyección territorial, que precisen armonizarse con la política territorial del comunidad de Madrid dando viabilidad a iniciativas que, pese a su relevancia de alcance regional, no resultan implantables por simple aplicación de los modelos de planeamiento municipal

vigentes, sea porque las previsiones espaciales de ésta no dan cabida a las mismas como también y a mayor abundamiento porque los ritmos habituales de gestión previstos para el desarrollo del planeamiento municipal son incompatibles con el desarrollo racional de un proyecto de estas características. No le falta razón a la alegación en cuanto a que la absoluta inoperancia y burocratización de los sistemas ordinarios de gestión urbanística son incompatibles con las demandas de una sociedad moderna. Pero que esta problemática sólo haya sido abordada y paliada por el legislador para proyectos emblemáticos como los PAR no constituye óbice para que estos sean aplicados sin perjuicio de que fuese deseable la previsión paralela de mecanismo de gestión más ágiles en la escala municipal, lo cual es un tema que desborda el propósito de estas alegaciones.

Respecto al grado de consenso entre la propiedad del suelo afectada, conviene matizar que este es bastante más amplio de lo que apunta la alegación y que no se entiende bien cuál es el interés municipal del Ayuntamiento de Pinto en la cuestión, ya que ERGON está dispuesta a suscitar fórmulas de colaboración con los afectados de la mayor amplitud posible. Dicho esto, es notorio que el Proyecto reviste un interés social de alcance regional, lo que implica unas dimensiones que difícilmente lo hacen compatible con la fragmentación parcelaria de un uso industrial.

#### **QUINTA.- Sostenibilidad económica y ambiental.**

**Cita el artículo 1 y 3 del Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana, indicando que estos principios se recogen de forma semejante en la Ley 9/2001, de 17 de julio del Suelo de la Comunidad de Madrid.**

**Se deben recabar los mismos informes sectoriales y exigencias que para la aprobación de un plan de sectorización y un plan parcial.**

**El documento presentado no se trata de un Proyecto sino de un Plan y la actuación está sujeta a evaluación ambiental estratégica de Planes y Programas recogidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, sin perjuicio de la posterior evaluación ordinaria del proyecto de ejecución.**

#### **Contestación:**

En primer lugar, señalar que los principios que atienden a una sostenibilidad económica y medioambiental son extrapolables al ámbito de la ordenación territorial y están recogidos dentro de sus objetivos, conforme al artículo 13 de la Ley 9/1995. En concreto, el apartado 1. b) de este precepto legal dispone como uno de ellos *“Las determinaciones de ámbito regional dirigidas a mejorar las condiciones de vida en colectividad y a armonizar el desarrollo económico-social con el medio ambiente en general, la preservación de la naturaleza y la protección del patrimonio histórico y cultural”*. En consecuencia, no se logra comprender que se persigue en las alegaciones con esta afirmación, 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 otra parte, el documento que recoge la propuesta del Parque Logístico se trata de un Proyecto y no de un Plan, y así ha quedado definido en el expediente de Viabilidad en Principio, puesto que la Subdirección General de Evaluación Ambiental Estratégica de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda

y Agricultura lo ha calificado como Proyecto y no como Plan, y por tanto, ha considerado que es la Subdirección General de Impacto Ambiental quien ha de informarlo a través del procedimiento de evaluación de impacto ambiental y no por medio del procedimiento de evaluación ambiental estratégica que ha de seguir un Plan o Programa.

La distinción entre Plan o Proyecto reviste su interés en orden a concretar el régimen de previsiones normativas aplicables conforme a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental (en adelante, Ley 21/2023), que, para ello, contempla la definición de estos dos instrumentos. Dicho esto, valga añadir que las exigencias ambientales, tanto procedimentales como sustantivas, exigibles en ambos casos resultan igualmente rigurosas y presentan un lógico paralelismo derivado de la unidad de propósito de las previsiones legales. La diferencia básica estriba en que el proyecto, en su proceso de evaluación, parte de una referencia documental más concreta y específica en cuanto a sus previsiones de realización. Otro aspecto diferencial, como es la evaluación de alternativas más propias de la evaluación estratégica de planes, es este caso es muy similar por la escala a que han de determinarse las necesidades de localización del proyecto.

Así pues, en el artículo 5.2.d) se encuentran definidos los Planes y Programas como *“el conjunto de estrategias, directrices y propuestas destinadas a satisfacer necesidades sociales, no ejecutables directamente, sino a través de su desarrollo por medio de uno o varios proyectos”*.

Y por su parte, el artículo 5.3.b) considera a los Proyectos como *“cualquier actuación prevista que consista en: 1.º la ejecución, explotación, desmantelamiento o demolición de una obra, una construcción, o instalación, o bien 2.º cualquier intervención en el medio natural o en el paisaje, incluidas las destinadas a la explotación o al aprovechamiento de los recursos naturales o del suelo y del subsuelo, así como de las aguas continentales o marinas”*.

A tenor de la definición que se recoge en estos artículos, queda claro que la distinción entre Proyecto y Plan radica, principalmente, en el grado de definición de sus determinaciones y si éstas son directamente ejecutables o si, más bien, se trata de un proceso abierto de ejecución pendiente de definición en sus detalles proyectuales. En este sentido, atendiendo a la definición de los Proyectos de Alcance Regional, estaríamos ante el primer supuesto puesto que se trata de actuaciones territoriales que ordenan y diseñan, con carácter básico y para su inmediata ejecución, según se recoge en el artículo 33.1 de la Ley 9/1995.

Por tanto, la actuación recogida en el PAR está sujeta al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, y se evaluará el Proyecto en conjunto, lo que no obsta a que haya de someterse a análogos procesos de participación ciudadana e intervención de los diversos organismos afectados.

En definitiva, no es cierto en absoluto que el Proyecto ERGON sea un Plan Parcial. Se trata de un Proyecto dada la especificidad de usos que propone, su modalidad de explotación y el carácter omnicompreensivo de su gestión. Dicho esto, hay que añadir que los informes susceptibles de emisión en el trámite de su evaluación ambiental serán idénticos a los que serían exigibles para un plan sujeto a evaluación estratégica, puesto que el proyecto se ha planteado desde un análisis previo de alternativas y condicionantes de implantación, a través de la presentación del Documento inicial de proyecto que ha puesto en marcha de manera voluntaria la tramitación de un expediente de consultas previas y solicitud

del Documento de Alcance.

Por último, señalar que, al igual que en la tramitación de un Plan de Sectorización y de un Plan Parcial, la Ley 9/1995 recoge en su artículo 37 en su nueva redacción por la Ley Omnibus la tramitación del procedimiento de aprobación de los Proyectos de Alcance Regional, y en concreto, en el apartado b) se establece que, tras la aprobación inicial por la Comisión de Urbanismo de Madrid, se someterá a un trámite de información pública y audiencia de un mes durante el cual se solicitarán los informes sectoriales previstos legalmente como preceptivos o que deban considerarse necesarios por razón de la afección que la actuación pretendida genere en los intereses públicos por ellos gestionados.

- **Suministro de energía eléctrica**

**En el estudio de necesidades globales de energía eléctrica no se indica nada acerca de las previsiones de suministro extraordinariamente elevadas que conlleva la posible actividad de empresas de Centro de Datos planteada en el Proyecto.**

**Contestación:**

En el proyecto se prevé la implantación de un parque fotovoltaico que supondrá que el parque logístico sea autosuficiente disponiendo de su propio suministro e incluso distribuirá la energía sobrante en el entorno local mediante una Comunidad en energética.

- **Conexión viaria**

**En lo que respecta al Anexo 2 Solución de Accesos, no se incluye ninguno de los estudios de capacidad de tráfico ni de los niveles a los que se hace referencia, resumiéndose a la definición gráfica de los nudos de conexión del nuevo sector industrial con las diversas vías de tráfico existentes en la actualidad.**

**Llama la atención la previsión de una rotonda de fondo de saco en el extremo Sureste de la actuación.**

**Se señalan una serie de inconvenientes en las soluciones de conexión de dos de los puntos proyectados: Nudo Noroeste y Nudo Este.**

**Contestación:**

En cuanto a los estudios de capacidad de tráfico, la Memoria de la solicitud para la Viabilidad en Principio recoge un avance de la propuesta que recogerá el Documento de PAR que se tramite, a fin de que pueda confeccionarse de una forma lo más consensuada posible y que agilice su tramitación. Y en todo caso, todavía no contempla las determinaciones que establece el artículo 36 de la Ley 9/1995 en su redacción por la Ley Omnibus, a las que se da cumplimiento con la presentación del Documento de PAR a tramitación, que incluye todos los documentos necesarios, entre los que se aporta el correspondiente Estudio de Tráfico.

La rotonda de fondo de saco en el extremo Sureste de la actuación se ha eliminado de la propuesta de ordenación del PAR.

Y con relación a los inconvenientes en las soluciones de conexión de dos de los puntos proyectados:

Nudo Noroeste y Nudo Este, cabe señalar, en lo que respecta al primero, que la situación actual es un precario y que el nudo diseñado pretenderá una mejora del mismo, y en cuanto al segundo punto de conexión, esta solución es inviable, no nos conectamos a la R-4 sino a la M-410.

En definitiva, se consideró conveniente anticipar la propuesta que contendría el Proyecto de Alcance Regional, a fin de solicitar la Viabilidad en Principio y de recabar en este procedimiento las observaciones y prescripciones, tanto de las alegaciones de los municipios afectados como los informes sectoriales, para así poder implementar en el documento de PAR que se tramite todas esas cuestiones agilizando su tramitación con una elaboración más consensuada.

En consecuencia, tras la emisión de los Informes por parte de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid y de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, con fecha 17 de marzo 2023, respectivamente, se llega a la siguiente solución para los accesos al Parque Logístico que queda recogida en el PAR en los siguientes documentos:

- Documento I. Memoria
  - Capítulo C. Memoria Justificativa y descripción de las características del proyecto, apartado 3.3 Conexiones exteriores.
  - Anexo 5. Planos. Se presentan los diferentes planos de ordenación donde se detallan las conexiones exteriores.
- Documento II. Proyecto de Urbanización
  - Dentro de la memoria en los capítulos 6. “Descripción del viario afectado” y capítulo 9 “Descripción de la construcción”.
  - Anexos de Trazado, Firmes, Señalización, Alumbrado y Afecciones
  - Planos de Infraestructura de Urbanización (Infraestructuras viarias)

**SEXTA.- No se respetan las cesiones públicas obligatorias que regula el artículo 36 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, sin perjuicio de que el mantenimiento pueda ser privado si así lo define el Planeamiento municipal.**

#### **Contestación:**

En el apartado 4.2 “Dotaciones” de la Memoria para la Solicitud de la Viabilidad ya se indica que la Ley 9/2001 no establece un mínimo de redes generales ni locales y que tampoco se establece ningún condicionante en las redes supramunicipales por parte del vigente Plan General de Torrejón de Velasco.

En concreto, en los apartados 5 y 6 del artículo 36 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (en adelante, Ley 9/2001), cuando definen el sistema de redes generales y locales, excepcionan en ambos casos el uso industrial en la aplicación de los parámetros.

Es evidente que la ley exige una superficie menor que en los suelos residenciales pero no tiene sentido que se sobredimensione la oferta de suelo residencial porque éste precise de mayores cesiones dotacionales que otros usos. Las cesiones deben estar en proporción a las necesidades funcionales de cada uso

Finalmente, no puede dejar de ponerse de manifiesto que la alegación reclama un grado de determinación

y concreción que, ciertamente, deberá desarrollarse pero que no es propio, todavía, de esta fase tan inicial del procedimiento.

Dentro del proyecto se definen las siguientes redes públicas y privadas:

			ERGON A42
			m2s
<b>REDES PUBLICAS</b>			
<b>GENERAL</b>	<b>RED VIARIA PRINCIPAL</b>	<b>CONEXIÓN EXTERIOR</b>	57.891,57
	<b>VIAS PECUARIAS</b>	<b>VIAS PECUARIAS</b>	20.593,51
<b>TOTAL RED GENERAL</b>			<b>78.485,08</b>
<b>LOCALES</b>	<b>ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES</b>	<b>ANILLO VERDE PERIMETRAL</b> (Parque Urbano)	254.206,98
	<b>INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS</b>	<b>INFRAESTRUCTURA ELECTRICA Y DEPURADORA</b>	9.549,58
	<b>RED VIARIA SECUNDARIA</b>	<b>VIA CICLISTA CONTINUACIÓN</b>	11.634,29
<b>TOTAL RED LOCAL</b>			<b>275.390,85</b>
<b>REDES PRIVADAS PARQUE LOGISTICO</b>			
	<b>COMUNICACIÓN INTERNA</b> (Red Viaria, zonas verdes y espacios libres y reserva suelo infraestructuras)		<b>138.358,79</b>

El proyecto deja un total de 275.390,85 m2 para Redes públicas correspondiendo a un 17,05% de la superficie total ordenada.

Las Redes y la reserva de aparcamientos se detallan en el Documento I. Memoria dentro del Capítulo C. Memoria Justificativa y descripción de las características del proyecto y específicamente dentro del apartado 3.5. “Justificación de la idoneidad de la reserva de aparcamientos, infraestructura viaria y zonas verdes - espacios públicos. Dentro del Anexo 5. “Planos” se presenta el plano de ordenación O-4 “Redes”.

### **3.3. Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada**

#### **INFORME SUSCRITO POR EL TÉCNICO MUNICIPAL, D. JOSÉ PEDRO MARTÍN MARTÍN, CON FECHA DE 16 DE NOVIEMBRE DE 2022:**

**Se señala que no parece que exista afección urbanística sobre Torrejón de la Calzada.**

**Solicita un análisis exhaustivo sobre la evolución del tráfico que supondrá la implantación del Proyecto.**

**Manifiesta que, junto con el Ayuntamiento de Torrejón de Velasco, han mantenido reuniones para trabajar conjuntamente en una solución de accesos desde la carretera M-404 tanto a los sectores urbanísticos de la zona Noroeste de Torrejón de Velasco como a los sectores terciario-logísticos planteados en el Plan General de Ordenación Urbana de Torrejón de la Calzada en su zona más oriental, entre la autovía A42 y el Término municipal de Torrejón de Velasco. Y fruto de esta colaboración, se está planteando realizar una glorieta de grandes dimensiones en la M-404, justo en el punto limítrofe de ambos Términos municipales que sacará ramales de acceso a los sectores indicados anteriormente.**

**Señala que en la documentación aportada para la Viabilidad en Principio se ha tenido en consideración la existencia de este planteamiento y así se ha plasmado en los planos incluidos en la misma, dando por sentado que el promotor es conocedor de las necesidades de este Ayuntamiento para el desarrollo de su Plan General.**

**Por todo ello, se considera factible la declaración de viabilidad en principio del proyecto de alcance regional “Parque Logístico Ergon A42”, teniendo en cuenta que dicho proyecto, en cuanto a las afecciones con Torrejón de la Calzada, debería acreditar justificadamente que no se verán perjudicadas las condicionantes de tráfico que pudieran impedir la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana por dicho motivo. En este caso, se debería plantear una solución consensuada con el Ayuntamiento de Torrejón de la Calzada que permitiese dar cabida a ambas actuaciones para sus correctos desarrollos.**

#### **Contestación:**

La Memoria de la solicitud para la Viabilidad en Principio recoge un avance de la propuesta que recogerá el Documento de Proyecto de Alcance Regional (en adelante, PAR) que se tramite, a fin de que pueda confeccionarse de una forma lo más consensuada posible y que agilice su tramitación. Y en todo caso, todavía no contempla las determinaciones que establece el artículo 36 de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo (en adelante, Ley 9/1995) en su redacción 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 (en adelante, “Ley Omnibus”), a las que se da cumplimiento con la presentación del Documento de PAR a tramitación, que incluye todos los documentos necesarios, entre los que se aporta el correspondiente Estudio de Tráfico.

En definitiva, se consideró conveniente anticipar la propuesta que contendría el Proyecto de Alcance Regional, a fin de solicitar la Viabilidad en Principio y de recabar en este procedimiento las observaciones y prescripciones, tanto de las alegaciones de los municipios afectados como los informes sectoriales, para así poder implementar en el documento de PAR que se tramite todas esas cuestiones agilizando su tramitación con una elaboración más consensuada.

En consecuencia, tras la emisión de los Informes por parte de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid y de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, con fecha 17 de marzo 2023, respectivamente, se llega a la siguiente solución para los accesos al Parque Logístico que queda recogida en el PAR en los siguientes documentos:

- Documento I. Memoria
  - Capítulo C. Memoria Justificativa y descripción de las características del proyecto, apartado 3.3 Conexiones exteriores.
  - Anexo 5. Planos. Se presentan los diferentes planos de ordenación donde se detallan las conexiones exteriores.
- Documento II. Proyecto de Urbanización
  - Dentro de la memoria en los capítulos 6. “Descripción del viario afectado” y capítulo 9 “Descripción de la construcción”.
  - Anexos de Trazado, Firmes, Señalización, Alumbrado y Afecciones
  - Planos de Infraestructura de Urbanización (Infraestructuras viarias)

Así, en el Documento de PAR, incluye las justificaciones necesarias de cara a evitar causar perjuicios por los condicionantes de tráfico de cara a la futura aprobación del Plan General de Ordenación Urbana.

En este sentido, al igual que en la Memoria para la solicitud de Viabilidad en Principio en la que ya se incluye la solución consensuada entre los Ayuntamientos de Torrejón de la Calzada y Torrejón de Velasco para resolver los accesos desde la carretera M-404, en el Documento de PAR se concilian al máximo sus determinaciones con las necesidades que expresen los Ayuntamientos directamente afectados.

### 3.4. Ayuntamiento de Torrejón de Velasco

#### INFORME SUSCRITO POR LA TÉCNICO MUNICIPAL, D<sup>a</sup>. INMACULADA POLO VÁZQUEZ, CON FECHA DE 1 DE SEPTIEMBRE DE 2022:

Se indica que se realizan una serie de observaciones al proyecto teniendo siempre presente tanto el artículo 33, como el artículo 39.3 de la Ley 9/1995, así como el hecho de que el PGOU de Torrejón de Velasco es anterior a la entrada en vigor de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid (tal y como se menciona en la memoria del proyecto), no obstante, se considera necesario realizar una serie de observaciones acerca del proyecto presentado.

**PRIMERA.- Deberían tenerse en cuenta las consideraciones que tanto el PGOU de 2000 de Torrejón de Velasco como la Ley 9/2001 del Suelo establecen para el desarrollo de estos tipos de suelo.**

Si bien dicho proyecto se encuentra encuadrado dentro de la Ley 9/1995, se considera oportuno el señalamiento de las condiciones que la Ley 9/2001 del Suelo establece para dicho ámbito en aplicación del PGOU.

Tal y como establece en su artículo 37.2:

*La delimitación sectorial procederá en los siguientes suelos:*

*a) Sobre la totalidad del suelo urbanizable sectorizado, (...). En esta categoría primaria de suelo, los sectores deberán delimitarse de forma que tengan dimensiones y características adecuadas para ser espacios de desarrollo unitario de planeamiento y, en su caso, de gestión. Junto a tal exigencia, la sectorización se efectuará siempre del modo más idóneo para articular la utilización urbanística del territorio, considerando especialmente los trazados de los elementos de las redes públicas estructurantes.*

Según se establece en el artículo 44.2.b) de la misma Ley:

*b) Resolver la adecuada integración de la nueva propuesta urbanística en la estructura de ordenación municipal definida por el correspondiente Plan General.*

#### **Contestación:**

En efecto, el Proyecto está encuadrado dentro del marco de la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo (en adelante, Ley 9/1995), lo que no significa que no se hayan tenido en cuenta de forma analógica los condicionantes de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid (en adelante, Ley 9/2001) en la medida en que resulten de aplicación al caso.

Por su parte, en el artículo 33.3 de la ley 9/1995 se establece que entre los requisitos que han de reunir los Proyectos de Alcance Regional (en adelante, PAR) “*deberán asegurar en todos los casos el adecuado funcionamiento de las obras e instalaciones que constituyan su objeto. Deberán igualmente justificar la concreta ubicación y delimitación de la actuación, su incidencia territorial y ambiental y su grado de integración con la planificación y ordenación vigente. Para ello, el Proyecto de Alcance Regional contendrá*

*todas las determinaciones de ordenación y gestión que se precisen para su realización efectiva que como mínimo, serán las que se recogen en el artículo 36 de la presente Ley”.*

Teniendo en cuenta estas premisas que se establecen en la ordenación territorial y no perdiendo de vista los criterios marcados a su vez por la legislación urbanística autonómica, se ha tratado de localizar la ubicación óptima para la actividad logística que permita facilitar la conexión viaria así como las infraestructuras al servicio del ámbito encuadrándolas con la estructura territorial preexistente, y dotando el ámbito, a su vez, de todos los equipamientos necesarios para que la actuación suponga tanto una unidad de ordenación y de gestión completamente autónoma.

En definitiva, pese a que la legislación ordenación territorial autonómica establece la vinculación de los instrumentos de ordenación urbanística municipal a las determinaciones de los Proyectos de Alcance Regional, pero se han tenido muy presentes las directrices que dimanan del modelo territorial vigente en el PGOU de Torrejón de Velasco que han condicionado inevitablemente la propuesta del PAR, sobre todo al objeto de encajar la ordenación del Parque Logístico con las previsiones actuales de la superficie de terrenos que rodean las instalaciones del Proyecto de cara a compatibilizarlas en el futuro desarrollo de la superficie del ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado SUNP-1 que queda fuera del mismo.

**SEGUNDA.- La ficha de gestión incluida dentro del PGOU establece como uso principal el uso residencial.**

**Tal y como establece el artículo 9.3.1. Definición del PGOU:**

**En cada área se cumplirán las determinaciones específicas que se expresan para cada Programa de Actuación Urbanística en las fichas del Fichero de Gestión que se incluyen en este Plan y las restantes disposiciones contenidas en las mismas, cualquiera que sea la figura de planeamiento que las desarrolle.**

**Del mismo modo, haciendo mención del artículo 9.3.6. Condiciones y determinaciones urbanísticas de los ámbitos de SUNP:**

**De acuerdo con los objetivos de la actuación que se señalan en cada sector, y conforme a lo dispuesto en el artículo 34 del Reglamento de Planeamiento, el Plan General determina en cada caso:**

**a) Los usos globales permitidos y los incompatibles en cada área dentro del modelo territorial y la estructura urbana propuesta.**

**b) Las características urbanísticas de cada actuación en relación con la estructura urbana del territorio, señalando particularmente las superficies en que se prevé la localización de los sistemas generales de viario, espacios libres, servicios o dotaciones; donde se concentran los aprovechamientos lucrativos; las conexiones del ámbito con las redes viarias y de servicios contenidos en el Plan y, en general, las condiciones esenciales para la ordenación del ámbito afectado.**

**Igualmente, el Plan establece la dimensión de la actuación y la edificabilidad máxima para el conjunto de los usos permitidos o compatibles con ellos, edificabilidad a la que se ajustarán, sin**

superarla en ningún caso, los Programas de Actuación Urbanísticas.

La edificabilidad máxima concedida en el presente Plan General figura referida en las fichas de cada sector referida al conjunto de los usos globales permitidos en cada uno de ellos, y su conversión a los diferentes usos permitidos o compatibles se llevará a cabo de acuerdo con los coeficientes de ponderación relativa que deberán señalar los respectivos Programas de Actuación Urbanística.

En la formulación, ejecución y desarrollo de los Programas de Actuación Urbanística cuya autorización se lleve a cabo, además de las especiales determinaciones del sector que se contraigan, se respetarán las condiciones generales de uso, urbanización y edificación contenidas en las presentes Normas así como las particulares condiciones establecidas por el Plan para el suelo urbanizable programado.

#### **Contestación:**

El PAR incluye dentro de su delimitación parte del ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado denominado SUNP-1 en el vigente PGOU, cuyo uso principal es el Residencial y lo transforma calificándolo con un uso logístico, amparándose en las previsiones del artículo 36.1.j) y del artículo 38.3 de la Ley 9/1995 en su redacción actual tras su modificación 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 (en adelante, "Ley Omnibus"), que contemplan la vinculación de los instrumentos de ordenación urbanística municipal a las determinaciones de los Proyectos de Alcance Regional.

Esta propuesta obedece a una necesidad concreta de localización de la actuación logística en una zona que reúna las dimensiones y las conexiones adecuadas al nuevo uso logístico al que se destina. Es consecuencia, atendiendo a los cometidos que la legislación atribuye a los Proyectos del Alcance Regional, se contempla una nueva previsión de uso global permitido logístico encajando sus determinaciones con las previsiones actuales del planeamiento urbanístico municipal en el entorno que rodea la actuación, mejorando así las actuales determinaciones del PGOU.

En definitiva, la ordenación que se recoge en el PAR ERGON A42 supone una innovación sobre las determinaciones del vigente PGOU que lo mejora, puesto que transforma el uso residencial de un ámbito que no tenía viabilidad en un uso logístico con una tipología acorde con la demanda actual del mercado, que se regulará a través de la correspondiente ordenanza en el documento de planeamiento municipal. Todo ello sin olvidar el efecto que provocará el desarrollo y ejecución del PAR en los actuales Sectores de Suelo Urbanizable Residencial del PGOU, que, hasta la fecha, no tienen viabilidad por la escasa demanda, pero que la inercia del Parque Logístico propiciará e incentivará su desarrollo.

**TERCERA.- Si bien, tal y como se menciona en la propia memoria del proyecto, el PGOU de Torrejón de Velasco es anterior a la entrada en vigor de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, las condiciones previas para el desarrollo de este tipo de suelo son las siguientes:**

- 1) Se garantizará previamente la realización de las infraestructuras generales exteriores.**
- 2) Se justificará prevalencia del valor urbanístico sobre el agrícola.**

### **3) El Suelo Urbanizable Programado ha de estar agotado.**

#### **Contestación:**

En la línea ya manifestada en las dos alegaciones anteriores, pese a que la legislación autonómica establece la vinculación de los instrumentos de ordenación urbanística municipal a las determinaciones de los Proyectos de Alcance Regional, se han tratado de respetar tanto las prescripciones de la legislación del suelo autonómica como las determinaciones del PGOU. En este sentido, condicionantes como la necesidad de que todo el Suelo Urbanizable Programado esté agotado, no se han tenido en cuenta porque no es obligatorio atenerse a ello en el caso de los PAR, debido principalmente a las singulares características que han de reunir esta clase de actividades que condicionan su ubicación. Pero, obviamente, cuestiones como la garantía de la realización de las infraestructuras generales exteriores constituye una de las determinaciones que se prevén en el documento de PAR.

El Proyecto contempla la implantación de un Parque Logístico en un ámbito de Suelo Urbanizable No Sectorizado para el que el PGOU de Torrejón de Velasco prevé un uso Residencial y lo justifica en base a varios motivos. Entre ellos, principalmente, porque se trata de un suelo en el que en 20 años no se ha iniciado su desarrollo ni tampoco es razonable que se lleve a cabo cuando en el Término municipal hay Sectores de Suelo Urbanizable destinados a usos Residenciales con Planeamiento de desarrollo todavía pendiente y que son más que suficientes para cubrir la demanda que pudiese surgir antes de que se inicie un procedimiento de Revisión del Planeamiento Urbanístico municipal. Y porque, por el contrario, las tendencias del mercado demandan superficies destinadas a actividades logísticas, para las que los terrenos objeto del Proyecto constituyen una ubicación óptima por su proximidad a vías de comunicación de alta capacidad y área metropolitana de Madrid, y en una zona deficitaria respecto de emplazamientos industriales de esta clase y de servicios de alta tecnología.

Así pues, con esta propuesta de ordenación que se recoge en el Proyecto de Alcance Regional (en adelante, PAR), se mejoran las previsiones del PGOU de Torrejón de Velasco y surge la necesidad de que tramite una modificación del mismo, de acuerdo con las previsiones de la legislación autonómica en materia de ordenación del territorio. La Ley 9/1995 incluye, en su artículo 38. 3 -artículo 39.3 en la redacción anterior a la modificación por la Ley Omnibus-, entre los efectos de la aprobación de los Proyectos de Alcance Regional, que sus determinaciones vincularán de forma directa y producirán efectos en los instrumentos de ordenación urbanística municipal, debiendo incorporarlas éstos mediante el procedimiento pertinente de aplicación.

En este sentido, tanto en la versión actual del artículo 36.1.j) de la Ley 9/1995 como en la redacción anterior a la Ley Omnibus, se establece que los Proyectos de Alcance Regional contendrán entre sus determinaciones 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".

**CUARTA.- Se considera que no está suficientemente justificada la ubicación elegida, considerando que existe suelo industrial disponible.**

**Dentro del PGOU de 2000 de Torrejón de Velasco se contemplan varios sectores de suelo urbanizable (sectorizado dentro de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid) de uso principal industrial, pertenecientes tanto al Área de Reparto 1 como 2, en concreto los sectores S-19 y S-20, cuya ubicación es también muy próxima a la A-42, sumando un total de 335.498 m<sup>2</sup>, superficie muy inferior a la propuesta en el proyecto de 1.534.977,90 m<sup>2</sup>s.**

**Si bien simplemente el hecho de la disponibilidad de suelo puede ser determinante para la elección de la ubicación, el proyecto no justifica en modo alguno esta circunstancia.**

**Contestación:**

De cara a la viabilidad de la implantación del Proyecto, la elección del emplazamiento es ciertamente un elemento decisivo, y es, por ello que, con carácter previo, se han analizado múltiples opciones tanto en Torrejón de Velasco como en los municipios del área de influencia de la A-42 en la zona del Corredor Madrid-Toledo.

Así pues, se han evaluado las alternativas de suelo industrial que contempla el vigente PGOU, y en concreto, la previsión de Sectores de Suelo Urbanizable de uso industrial que se recogen en el mismo, y pese a que su planteamiento guarda una coherencia con la estructura territorial al proyectarse en una zona próxima a la A-42 y en continuidad con los suelos industriales existentes en el municipio, la superficie que suman los Sectores 19 y 20 no alcanza la dimensión necesaria que requiere el Parque logístico. En consecuencia, el recinto que integra el complejo logístico requiere una ubicación de mayores dimensiones que la que ofrecen los actuales sectores industriales previstos por el PGOU de Torrejón de Velasco.

A esta condicionante que supone la dimensión de la ubicación de la actividad, ha de añadirse el hecho de que la propuesta se basa en un concepto de parque logístico con una gestión integral de su parte física, acompañada de un conjunto de servicios que la complementan y suponen una gama adicional de opciones para la gestión de los operadores y empresas clientes. Estos servicios se operan a través de un gemelo digital concretado en las plataformas ERGON SMART PARK y ERGON TRAINING.

Estas características novedosas del modelo de parque logístico unidas tanto al volumen de actividad que se prevé que va a generar como a las peculiaridades de su contenido, provocan la necesidad de implantar sus instalaciones sobre un emplazamiento cercano a vías de comunicación de alta capacidad y al área metropolitana de Madrid y sus salidas al exterior. Asimismo, además de esa concreta ubicación de cara a las conexiones del ámbito con el exterior, la actividad que se prevé desarrollar en el parque logístico implica la exigencia de un recinto de dimensiones que escapen las de las parcelas de previsible producción por el planeamiento vigente, lo que ha provocado que se descarten ámbitos que no reúnan una determinada superficie que permita albergar la actividad.

**QUINTA.- Se deberían tener presentes las condiciones que para el suelo industrial establece el PGOU dado que existen condiciones que no se han respetado y que además no se justifica dicho incumplimiento respecto a dicha norma.**

**Unido a lo anterior, se modifican criterios generales del PGOU como es el cómputo de la edificabilidad.**

#### **5.- Referente a las normas reguladores del uso del suelo que se proponen:**

Se considera que deberían definirse de manera más concreta e incluir una justificación de las discrepancias observadas, ya no solo con la ordenanza asimilable al uso propuesto que es la ordenanza ZONA 06. INDUSTRIA Y ALMACENES, sino también respecto a las condiciones específicas para dicho tipo de usos, así como a las normas generales de edificación.

Valga como ejemplos (no siendo las únicas observaciones sobre las mismas):

-La reserva de plazas de aparcamiento, siendo la proporción mínima propuesta de una plaza por cada 250 m<sup>2</sup>, mientras que el PGOU contempla una dotación mínima de 1 plaza por cada 200 m<sup>2</sup>.

También se establece que dicha dotación de aparcamiento no computara como edificabilidad en el caso de situarse en edificio específico, mientras que el PGOU establece en su capítulo 5 que cualquier edificación sobre rasante computara edificabilidad en las condiciones que en dicho capítulo se establecen.

-La ocupación del 100% bajo rasante, sin establecer los usos que estarán permitidos y prohibidos en dicha ubicación.

Añadido a lo anterior, tal y como establece el PGOU en su artículo 5.6.2.C Superficie máxima construible.

C.- Computará así mismo la edificación bajo rasante cuando los sótanos o semisótanos no estén destinados a aparcamiento o a alguna de las instalaciones para el servicio exclusivo del edificio (calefacción, acondicionamiento de aire, maquinaria de ascensores, cuartos de basuras, contadores, trasteros, centros de transformación, etc.), o estando destinados a estos usos superen los 80 m<sup>2</sup> útiles de superficie por vivienda.

-Del mismo modo, se observa el establecimiento de normas específicas para zonas verdes perimetrales de la actuación considerando que debería ampliarse su definición y condiciones específicas.

#### **Contestación:**

En la alegación se alude a una serie de cuestiones que todavía no están reflejadas en el Documento presentado para tramitar la Viabilidad en Principio, puesto que no incluye la ordenación con suficiente grado de detalle del ámbito ni la definición de numerosas cuestiones que ya se plasman en el PAR que se presenta para su tramitación.

A la hora de diseñar la ordenación del PAR, se han tratado de respetar las determinaciones del PGOU siempre que ello ha resultado posible. No obstante, el uso de parque logístico que se contempla en el PAR hace inevitable que se modifiquen los parámetros de la ordenanza municipal "Zona 06. Industria y Almacenes", puesto que las dimensiones del recinto para su implantación y la tipología de las naves que lo integrarán difieren mucho de las tipologías que se recogen en la actual Ordenanza Industrial, y por ello, la edificabilidad así como la forma de computarla no puede ser la misma. A estos efectos, en la tipología de nave que se prevé implantar en el Parque Logístico no se va a aprovechar el bajo rasante, todo el aprovechamiento que se va a materializar estará sobre rasante.

En todo caso, en el Documento I. Memoria y dentro del capítulo f) “Conformidad o no a la ordenación urbanística vigente”, que se presenta para su tramitación, en cumplimiento del artículo 36.1.j) de la Ley 9/1995 en su nueva redacción por la Ley Omnibus, se detallan las determinaciones que no son conformes con la ordenación urbanística en vigor, indicando las que resultan incompatibles con el contenido del PAR. Todo ello, con el objetivo de facilitar la tarea de incorporar las previsiones del PAR al Planeamiento urbanístico municipal.

En lo que respecta a los aparcamientos, ha de indicarse que las redes locales tienen un tratamiento diferenciado respecto al suelo industrial. En concreto, en los apartados 5 y 6 del artículo 36 de la Ley 9/2001, cuando definen el sistema de redes generales y locales, excepcionan en ambos casos el uso industrial en la aplicación de los parámetros.

Es evidente que la ley exige una superficie menor que en los suelos residenciales, pero no tiene sentido que se sobredimensione la oferta de suelo residencial porque éste precise de mayores cesiones dotacionales que otros usos. Las cesiones deben estar en proporción a las necesidades funcionales de cada uso

En lo que respecta a las normas específicas sobre zonas verdes, el PAR contempla un Sistema de espacios libres de dominio y uso público que comprende una zona de ajardinamiento y amortiguación ubicada al Sur del mismo limitando con el arroyo Camino de Madrid y creando un corredor entre éste y el parque logístico. Y esta zona verde constituye una barrera visual y acústica con el núcleo urbano de Torrejón de Velasco, así como como una zona de esparcimiento para la población. Asimismo, también se prevé un corredor verde que rodea todo el recinto del Parque Logístico, y que, igualmente, hace la función de barrera visual y acústica con el exterior y el entorno que lo rodea. Para regularla, contempla dentro de la normativa una ordenanza específica, tal y como demanda la alegación.

En definitiva, no puede dejar de ponerse de manifiesto que la alegación reclama un grado de determinación y concreción que, ciertamente, deberá desarrollarse pero que no es propio, todavía, de esta fase tan inicial del procedimiento en la Viabilidad en Principio, sino que numerosas cuestiones encuentran respuesta con la propuesta de PAR que se presenta para su tramitación.

**SEXTA.- Se considera que no debería obviarse el hecho de que se propone un desarrollo parcial del SUNP-1 en el sentido de que se considera que el desarrollo propuesto debería incluir un modelo de desarrollo para la parte restante del mismo que garantice su viabilidad posterior, máxime teniendo en cuenta que se trata de un suelo con uso característico residencial con unas condiciones y exigencias muy diferentes al suelo industrial y que además puede suponer una incompatibilidad o restricción de usos entre ambos.**

**Se observa que el proyecto presentado no contempla la ejecución del ámbito completo, dejando parte de él fuera de mención alguna.**

#### **Contestación:**

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36.1.j) y 38.3 de la Ley 9/1995 en su redacción actual tras su modificación por la Ley Omnibus, los instrumentos de ordenación urbanística municipal están vinculados a las determinaciones de los Proyectos de Alcance Regional.

En este sentido, la Ley Omnibus modifica la Ley 9/1995 y regula los efectos de la aprobación de los Proyectos de Alcance Regional en el artículo 38, a cuyo tenor el apartado 3 del artículo 38 establece 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”.*

En consecuencia, el vigente Plan General de Ordenación Urbana de Torrejón de Velasco deberá incorporar las determinaciones del Proyecto de Alcance Regional tras su aprobación definitiva y su publicación. El procedimiento por medio del cual se recojan las determinaciones del PAR en el Planeamiento municipal será el mecanismo adecuado para incluir las determinaciones relativas a la Clasificación y Calificación de los terrenos incluidos en el SUNP-1 que quedan fuera del ámbito del PAR.

En la Memoria del PAR se hará referencia a esta circunstancia y a la obligación de modificar el Plan General de Ordenación Urbana para incluir sus determinaciones, así como a la necesidad de establecer, al menos, una ordenación estructural para la superficie del actual SUNP-1 que no se incluye en el ámbito. No obstante, el PAR se limita a ordenar el ámbito territorial propuesto y no puede establecer determinaciones que excedan de su área de actuación.

En todo caso, es preciso señalar que, en el proceso de redacción de la ordenación del PAR, se ha tenido en cuenta esta circunstancia y se puede decir que sus determinaciones tienen fácil acomodo junto a un desarrollo residencial con unos parámetros muy similares a los del vigente Planeamiento municipal. La superficie que quedaría fuera del ámbito del PAR alcanza, aproximadamente, 161,08 hectáreas y podría acoger en torno a 2.577 viviendas manteniendo la densidad de 16 viv/ha que recoge la actual Ficha del PGOU y una tipología de vivienda unifamiliar acorde con el entorno.

Así pues, en la propuesta de ordenación del PAR, se contempla una zona de ajardinamiento y amortiguación ubicada al Sur del mismo limitando con el arroyo Camino de Madrid y creando un corredor entre éste y el parque logístico. Y esta barrera verde es la que separaría el PAR del ámbito de suelo urbanizable residencial, viéndose reforzada incluso con la previsión en la ordenación de este Sector residencial de una zona de ajardinamiento y amortiguación similar, y constituyendo de esta forma, con la ejecución de ambas ordenaciones, una barrera visual y acústica tanto para este Sector como para el núcleo urbano de Torrejón de Velasco, así como como una zona de esparcimiento para la población.

En definitiva, este ámbito residencial sería un área de reserva para el crecimiento del municipio que no es incompatible con el uso logístico que se pretende implantar, ya que, además de la zona verde que rodea el arroyo y que separará las dos zonas, ha de indicarse que el uso logístico no es una actividad que genere un elevado impacto acústico y que el modelo de parque que se proyecta incluye, con especial énfasis, todo el elenco de medidas correctoras precisas para minimizar esta afección.

Asimismo, en lo que respecta a la disminución del número de viviendas previstas en el vigente PGOU y a la demanda que surgirá con los 4.000 puestos de trabajo que generará la implantación de la actividad logística, ha de decirse que la previsión actual de viviendas que el vigente PGOU recoge en los ámbitos

de Suelo Urbanizable que rodean el núcleo urbano pendientes de ejecución unido al número de viviendas que podrían desarrollarse en esa superficie del SUNP-1 que queda excluida del PAR cubrirían holgadamente esa necesidad. Todo ello, sin olvidar que la ejecución del PAR implicaría un impulso económico y una dinamización del municipio, cuya sinergia contribuirá a un desarrollo que sin estas circunstancias no se produciría en el municipio.

**SÉPTIMA.- Se deberá garantizar la ejecución de cuantas redes sean necesarias para el correcto funcionamiento tanto del ámbito propuesto como con respecto al resto del municipio y demás conexiones.**

**Contestación:**

Estas cuestiones a las que alude la alegación son previsiones que todavía no estaban definidas en el Documento presentado para tramitar la Viabilidad en Principio, y que quedan reflejadas ya con un grado de determinación y concreción en el PAR que se presenta para su tramitación.

La Memoria de la solicitud para la Viabilidad en Principio recoge un avance de la propuesta que recogerá el Documento de PAR que se tramite, a fin de que pueda confeccionarse de una forma lo más consensuada posible y que agilice su tramitación. Y en todo caso, todavía no contempla las determinaciones que establece el artículo 36 de la Ley 9/1995 en su redacción por la Ley Omnibus, a las que se da cumplimiento con la presentación del Documento de PAR a tramitación, que incluye todos los documentos necesarios, entre los que se aporta el correspondiente Estudio de Tráfico.

En definitiva, se consideró conveniente anticipar la propuesta que contendría el Proyecto de Alcance Regional, a fin de solicitar la Viabilidad en Principio y de recabar en este procedimiento las observaciones y prescripciones, tanto de las alegaciones de los municipios afectados como los informes sectoriales, para así poder implementar en el documento de PAR que se tramite todas esas cuestiones agilizando su tramitación con una elaboración más consensuada.

En el apartado 4.2 "Dotaciones" de la Memoria para la Solicitud de la Viabilidad ya se indica que la Ley 9/2001 no establece un mínimo de redes generales ni locales y que tampoco se establece ningún condicionante en las redes supramunicipales por parte del vigente Plan General de Torrejón de Velasco.

En concreto, en los apartados 5 y 6 del artículo 36 de la Ley 9/2001, cuando definen el sistema de redes generales y locales, excepcionan en ambos casos el uso industrial en la aplicación de los parámetros.

Dentro del proyecto se definen las siguientes redes públicas y privadas:

			ERGON A42
			m2s
<b>REDES PUBLICAS</b>			
<b>GENERAL</b>	<b>RED VIARIA PRINCIPAL</b>	<b>CONEXIÓN EXTERIOR</b>	57.891,57
	<b>VIAS PECUARIAS</b>	<b>VIAS PECUARIAS</b>	20.593,51
		<b>TOTAL RED GENERAL</b>	<b>78.485,08</b>
<b>LOCALES</b>	<b>ZONAS VERDES Y ESPACIOS LIBRES</b>	<b>ANILLO VERDE PERIMETRAL</b> (Parque Urbano)	254.206,98
	<b>INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS</b>	<b>INFRAESTRUCTURA ELECTRICA Y DEPURADORA</b>	9.549,58
	<b>RED VIARIA SECUNDARIA</b>	<b>VIA CICLISTA CONTINUACIÓN</b>	11.634,29
		<b>TOTAL RED LOCAL</b>	<b>275.390,85</b>
<b>REDES PRIVADAS PARQUE LOGISTICO</b>			
	<b>COMUNICACIÓN INTERNA</b> (Red Viaria, zonas verdes y espacios libres y reserva suelo infraestructuras)		<b>138.358,79</b>

El proyecto deja un total de 275.390,85 m2 para Redes públicas correspondiendo a un 17,05% de la superficie total ordenada.

Las Redes y la reserva de aparcamientos se detallan en el Documento I. Memoria dentro del Capítulo C. Memoria Justificativa y descripción de las características del proyecto y específicamente dentro del apartado 3.5. “Justificación de la idoneidad de la reserva de aparcamientos, infraestructura viaria y zonas verdes - espacios públicos. Dentro del Anexo 5. “Planos” se presenta el plano de ordenación O-4 “Redes”.

Por su parte, la Adenda de Tramitación 2 “Solución de Accesos” que se presentó acompañando a la documentación para solicitar la Viabilidad en Principio incluye la propuesta de tres nudos de conexión viaria para acceder al Parque Logístico ERGON A42.

En la misma línea, esta Adenda tiene como objetivo sentar las bases con los organismos competentes, tanto con la Dirección General de Carretas de la Comunidad de Madrid como con la Demarcación de Carreteras del Estado, sobre las soluciones propuestas de accesos al Parque Logístico. Es decir, a fin de agilizar la tramitación del Proyecto, se avanzan unas soluciones a modo informativo con el objetivo de poder consensuar con las Administraciones competentes la fórmula más óptima y viable.

En consecuencia, tras la emisión de los Informes por parte de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid y de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, con fecha 17 de marzo 2023, respectivamente, se llega a la siguiente solución para los accesos al Parque

Logístico que queda recogida en el PAR en los siguientes documentos:

- Documento I. Memoria
  - Capítulo C. Memoria Justificativa y descripción de las características del proyecto, apartado 3.3 Conexiones exteriores.
  - Anexo 5. Planos. Se presentan los diferentes planos de ordenación donde se detallan las conexiones exteriores.
- Documento II. Proyecto de Urbanización
  - Dentro de la memoria en los capítulos 6. “Descripción del viario afectado” y capítulo 9 “Descripción de la construcción”.
  - Anexos de Trazado, Firmes, Señalización, Alumbrado y Afecciones
  - Planos de Infraestructura de Urbanización (Infraestructuras viarias)

**OCTAVA.- Dado que el ámbito propuesto linda con suelo de dominio público hidráulico se considera que debería plantearse la situación resultante en toda la franja del mismo, incluido el margen no considerado en la superficie de actuación.**

**Contestación:**

En Documento de PAR se excluye del ámbito el dominio público hidráulico y se prevé una zona de ajardinamiento y amortiguación. En lo que respecta a cualquier planteamiento tanto sobre el margen del dominio público colindante con la actuación como sobre el margen no considerado en la actuación, en el PAR se ha atendido a las prescripciones que determina Confederación Hidrográfica del Tajo en su informe, tal y como se puede comprobar en el Anexo 4. “Estudio Hidrológico e Hidráulico del Arroyo del Camino de Madrid” del Estudio de Impacto Ambiental.

**ESCRITO DE ALEGACIONES FIRMADO POR EL SEGUNDO TENIENTE DE ALCALDE Y CONCEJAL DELEGADO DEL ÁREA DE URBANISMO, D. ÁLVARO MARTÍN TORREJÓN, CON FECHA DE 9 DE SEPTIEMBRE DE 2022:**

Se remite al Informe emitido por el Técnico municipal

**Manifiesta total conformidad con el desarrollo propuesto, no existiendo ningún impedimento técnico o jurídico para el desarrollo del mismo, si bien, entendemos que es necesario que se realicen todas las infraestructuras necesarias para que los servicios puedan ser prestados de manera óptima.**

- **Se deja fuera del ámbito propuesto una porción de terreno ubicado en el límite Sureste del mismo, cuya justificación no se menciona.**
- **Se deberían de motivar previamente la realización de las infraestructuras generales exteriores y demás determinaciones estructurantes que marcan la normativa vigente.**
- **Se debería de justificar la no adecuación del Proyecto a la normativa recogida en el PGOU de Torrejón de Velasco y motivar un planteamiento previo del resto del ámbito no incluido, que garantice su viabilidad a futuro.**

**Contestación:**

Nos remitimos a la respuesta que se ha dado a las alegaciones recogidas en el Informe emitido por la Arquitecta municipal.

### **3.5. Ayuntamiento de Valdemoro**

#### **RESOLUCIÓN DE LA CONCEJALA DELEGADA DE OBRAS Y SERVICIOS, DE 5 DE AGOSTO DE 2022, POR MEDIO DE LA CUAL DA TRASLADO DEL INFORME SUSCRITO POR LA TÉCNICO MUNICIPAL, D<sup>a</sup>. ROSA RODRÍGUEZ DEL CERRO, CON FECHA DE 3 DE AGOSTO DE 2022:**

Según la documentación presentada se proyecta la implantación de un parque logístico a desarrollar entre el límite del ámbito del Plan General y el camino identificado catastralmente como Arroyo del Camino de Madrid. Para los accesos rodados a dicho sector el documento incluye una “solución de accesos” que proyecta llevar a cabo varios nudos de conexión:

1: Noroeste. Con la autovía A42

2. Este. Con la autovía R4

3. Sur. Con la carretera M404

Ninguno de los nudos ni las infraestructuras necesarias para su ejecución y enlace afectan al término municipal de Valdemoro.

Por lo que la única afección previsible para el planeamiento y desarrollo de Valdemoro no se encuentra en el uso de suelo del municipio, sino en el previsible incremento de tráfico de camiones de grandes dimensiones para uso logístico por los tramos de la carretera M404 en su conexión con la autovía A4 y que discurren por ámbitos de suelo urbano del municipio.

Es especialmente sensible al tipo de tráfico que se prevé según las estimaciones, con una superficie destinada a logística que supera el millón de metros cuadrados, las viviendas situadas en el borde Sur del sector de uso residencial R5 que, en la actualidad, se encuentra prácticamente consolidado al 100% con edificación predominantemente de tipología unifamiliar. Este incremento de superficie logística y de tráfico de camiones de gran tonelaje podría incrementar el nivel de ruido diurno y, en especial, nocturno, debido a las características especiales respecto a las posibles restricciones de carga, descarga y circulación para este tipo de camiones destinados a la logística.

La zona que podría verse afectada por el incremento de tráfico y, por consiguiente, de ruido, sería todo el borde Sur de dicho Sector R5, cuya longitud es aproximadamente de 1,5 Km.

La distancia media de las edificaciones a la carretera M404 es, aproximadamente, de 64 m y del borde de las parcelas, de 50 m.

En base a lo anteriormente descrito, y en lo que respecta a posibles afecciones de la actuación propuesta en el municipio de Valdemoro, este técnico entiende que deberá realizarse estudio pormenorizado del incremento de ruido que el aumento de tráfico de camiones pueda originar en el tramo urbano de la carretera M404 que discurre por el lindero Sur del Sector R5 “Paraje Merino” de este municipio y, en su caso, adoptar las medidas correctoras que aseguren los límites de ruido

**diurno y nocturno para dichas zonas de uso residencial.**

**Contestación:**

La Adenda de Tramitación 2 “Solución de Accesos” que se presentó acompañando a la documentación para solicitar la Viabilidad en Principio incluye la propuesta de tres nudos de conexión viaria para acceder al Parque Logístico ERGON A42.

Esta Adenda tiene como objetivo sentar las bases con los organismos competentes, tanto con la Dirección General de Carretas de la Comunidad de Madrid como con la Demarcación de Carreteras del Estado, sobre las soluciones propuestas de accesos al Parque Logístico. Es decir, a fin de agilizar la tramitación del Proyecto, se avanza unas soluciones a modo informativo con el objetivo de poder consensuar con las Administraciones competentes la fórmula más óptima y viable.

En definitiva, este es el propósito que se persigue con la tramitación de la Viabilidad en Principio, ya que se trata de un procedimiento, cuya regulación en el artículo 37 la Ley 9/1995, de 28 de marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo, y Urbanismo (en adelante, “Ley 9/1995”) lo define con carácter potestativo, e incluso se trata de un procedimiento que se suprime del articulado de la Ley 9/1995 tras su modificación 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 (en adelante, “Ley Omnibus”).

Así pues, se consideró conveniente anticipar la propuesta que contendría el Proyecto de Alcance Regional (en adelante, PAR) que se tramite, a fin de solicitar la Viabilidad en Principio y de recabar en este procedimiento las observaciones y prescripciones, tanto de las alegaciones de los municipios afectados como los informes sectoriales, para así poder implementar en el documento de PAR que se tramite todas esas cuestiones agilizando su tramitación con una elaboración más consensuada.

En consecuencia, tras la emisión de los Informes por parte de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid y de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, con fecha 17 de marzo 2023, respectivamente, se llega a la siguiente solución para los accesos al Parque Logístico que queda recogida en el PAR en los siguientes documentos:

- Documento I. Memoria
  - Capítulo C. Memoria Justificativa y descripción de las características del proyecto, apartado 3.3 Conexiones exteriores.
  - Anexo 5. Planos. Se presentan los diferentes planos de ordenación donde se detallan las conexiones exteriores.
- Documento II. Proyecto de Urbanización
  - Dentro de la memoria en los capítulos 6. “Descripción del viario afectado” y capítulo 9 “Descripción de la construcción”.
  - Anexos de Trazado, Firmes, Señalización, Alumbrado y Afecciones
  - Planos de Infraestructura de Urbanización (Infraestructuras viarias)

Con relación a las tres conexiones que se mencionan en el informe, señalar que la conexión Este con la R-4 no está prevista.

Y en lo que respecta al incremento de ruido que el aumento de tráfico de camiones pueda originar en el tramo urbano de la carretera M-404 que discurre por el lindero Sur del Sector R5 "Paraje Merino", cabe apuntar que se trata de tráfico residual, ya que la práctica totalidad del tráfico de camiones se canalizará a la R-4 debido a su tarifa gratuita nocturna desde la 12 de la noche hasta las 6 de la mañana. En todo caso, como ya se ha repetido a lo largo de este informe, junto al Documento de PAR se aportará el Estudio Acústico complementando la correspondiente Estudio del Tráfico, que determinarán la adopción de las imprescindibles medidas correctoras que se recogerán en el Estudio de Impacto Ambiental.