

SIA 24/136
26-UB2-00148.4/2024

DOCUMENTO: Número de registro 10/702843.9/24, de 12 de agosto de 2024

INICIO EAE: Número de registro 10/702843.9/24, de 12 de agosto de 2024

ASUNTO: Informe Ambiental Estratégico del “Plan Especial de definición de Redes en el ámbito del Área de Planeamiento Específico 21.10 Recinto del Parque Ferial Juan Carlos I y su entorno”, en el término municipal de Madrid,

ORG. PROMOTOR: Ayuntamiento de Madrid.

PROMOTOR: Consorcio Institución Ferial de Madrid (IFEMA)

El Ayuntamiento de Madrid, con fecha 12 de agosto de 2024 y número de registro 10/702843.9/24, ha remitido oficio por el que, adjuntando un ejemplar del Plan Especial de definición de Redes en el ámbito del Área de Planeamiento Específico 21.10 Recinto del Parque Ferial Juan Carlos I y su entorno, aprobado inicialmente por el Pleno del Ayuntamiento en sesión celebrada el 4 de julio de 2024, solicita de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior la tramitación de la preceptiva evaluación ambiental estratégica.

Examinada la documentación integrante del expediente, debe informarse cuanto se expone a continuación:

1. ANTECEDENTES

1.1 Antecedentes administrativos

Una vez valorada la documentación remitida por el Ayuntamiento de Madrid en fecha 12 de agosto de 2024, se considera que cumple los requisitos mínimos exigidos en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental a los efectos del inicio del procedimiento ambiental. Por tanto, con fecha 12 de agosto de 2024 se inicia la evaluación ambiental estratégica del expediente.

Con fecha 19 de agosto y referencia 26/047976.6/24, se comunica al Ayuntamiento de Madrid el inicio del procedimiento y la realización de las consultas a las Administraciones públicas afectadas y personas interesadas. A su vez se solicita la inclusión de la documentación del Plan Especial en la página web de la Comunidad de Madrid para facilitar el acceso a la información de los organismos y personas consultadas en el procedimiento.

Con fecha 10 de septiembre y nº de registro 10/768358.9/24, se recibe certificado municipal de fecha 6 de septiembre que pone de manifiesto que en el periodo de exposición pública, se han recibido en sede municipal 65 escritos de alegaciones, que se adjuntan a tal certificado.

1.2 Consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas

En cumplimiento del artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, con fecha 20 de agosto se realizan consultas previas por espacio de veinte días para que formulen las sugerencias que estimen oportunas a los siguientes organismos:

- ADIF - DIRECCION DE PATRIMONIO Y URBANISMO
- AREA DE PLANIFICACION Y GESTION DE RESIDUOS



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestion.comunidad.madrid/csv>
 mediante el siguiente código seguro de verificación: **1036780486233380377122**

- AREA DE VIAS PECUARIAS
- DEMARCACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID.
- D.G. PATRIMONIO CULTURAL Y OFICINA DEL ESPAÑOL
- DIR. GENERAL DE CARRETERAS
- DIRECCION GENERAL DE URBANISMO
- ECOLOGISTAS EN ACCION
- CONFEDERACION HIDROGRAFICA DEL TAJO
- AYO DE MADRID - SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL
- TOLSA, S.A.
- CAMPO DE GOLF OLIVAR DE LA HINOJOSA
- DIRECCION GENERAL DEL SUELO
- ESTACIÓN DE SERVICIO SHELL VALDEBEBAS
- DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA
- AESA - AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA
- DIRECCION GENERAL DE EMERGENCIAS Y PROTECCION CIVIL -AYUNTAMIENTO DE MADRID
- REAL MADRID CLUB DE FUTBOL
- FEDERACION REGIONAL DE ASOCIACIONES VECINALES DE MADRID
- HOSPITAL ENFERMERA ISABEL ZENDAL

Se han recibido las siguientes respuestas de los organismos antes mencionados:

- AREA DE VIAS PECUARIAS. En su informe de 18 de septiembre, informa favorablemente la modificación del trazado de la Vereda de los Leñeros, siempre que se tengan en cuenta las consideraciones referenciadas en el mismo y anteriores informes, así como en la legislación vigente en razón de la materia, así como que se respete la continuidad entre la Vereda de Valdecarros y la Vereda de los Leñeros, mediante la pasarela prevista sobre la M-11.
- DEMARCACION DE CARRETERAS DEL ESTADO EN MADRID. En su informe de 2 de octubre informa favorablemente el Plan Especial a efectos de lo dispuesto en el vigente artículo 16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras, bajo una serie de condiciones.
- D.G. PATRIMONIO CULTURAL Y OFICINA DEL ESPAÑOL. Señala en su informe de fecha 20 de septiembre que, en el ámbito de sus competencias, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36.1 de la Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid, informa favorablemente el documento del Plan Especial, condicionado a la realización de un control y seguimiento arqueológico intensivo de todos los movimientos de tierras que sean necesarios para la ejecución de las obras, incluidos los de instalaciones, cimentaciones, etc. Para ello, el titular de la licencia deberá solicitar a la Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español, de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Comunidad de Madrid, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 61 de la Ley 8/2023 de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid, la preceptiva autorización de actuaciones arqueológicas, aportando el correspondiente proyecto arqueológico del área afectada, comprensivo de las medidas preventivas y correctoras que, en su caso, fuera preciso adoptar.
- DIRECCION GENERAL DE URBANISMO. En su informe de 3 de octubre remite a las "Recomendaciones de documentación técnica mínima de los Instrumentos de Planeamiento y Autorizaciones en Suelo Urbanizable No Sectorizado y No Urbanizable de Protección, en la Comunidad de Madrid", elaboradas por la propia Dirección General de Urbanismo y que pueden consultarse en el Portal de Transparencia.
- AYO DE MADRID - SUBDIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y EVALUACIÓN AMBIENTAL. En su informe de 26 de septiembre, una vez analizada la documentación, señala una serie de cuestiones que han sido recogidas en el presente informe.



- DESPROSA (CAMPO DE GOLF OLIVAR DE LA HINOJOSA). Señala en su contestación de 26 de septiembre que se debe excluir de las propuestas urbanísticas a la zona concesionada como campo de golf del Olivar de la Hinojosa a favor de DESPROSA. Tal alegación deberá ser valorada por el órgano sustantivo, en su caso.
- ADIF, en su informe de 21 de octubre, indica que aun estando próximo a la infraestructura ferroviaria, en la documentación del Plan Especial, no se han detectado afecciones ferroviarias. En caso de existirlas, indica ADIF, sería de aplicación lo establecido en el capítulo III de la Ley del Sector Ferroviario, donde se desarrollan las limitaciones a la propiedad y las restricciones de uso que deberán ser respetadas, definiendo para todas las líneas ferroviarias una zona de dominio público (ZDP), otra zona de protección (ZP) y la línea límite de edificación (LLE).
- Confederación Hidrográfica del Tajo, en su informe, de fecha 14 de noviembre, señala, por un lado, que el Plan Especial se encuentra fuera de la zona de policía de cauces de dominio público, no siendo necesaria la autorización de tal Organismo para su ejecución.

Por otro lado, se señala en el informe que se ha comprobado en el Registro de Zonas Protegidas del Anexo 4 del Plan Hidrológico de la cuenca del Tajo, la inexistencia de reservas hidrológicas en la zona de actuación. No obstante, se comprueba que el ámbito está incluido en la zona de Captación de las Zonas Sensibles identificada con el código ES030ZSENEscM844y denominada “Embalse del Rey”, declarada mediante Resolución de 6 de febrero de 2019, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, a los efectos previstos en el Real Decreto-ley 11/1995, de 28 de diciembre, y de acuerdo con los criterios establecidos en el anexo II del Real Decreto 509/1996, de 15 de marzo. Finalmente, el informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo plantea una serie de condiciones generales en el ámbito de sus competencias.

Las contestaciones recibidas se han tenido en cuenta en el presente informe ambiental estratégico, y, en cualquier caso, se adjunta copia de las mismas.

1.3 Alegaciones derivadas del periodo de información pública

Según se lee en la página 2016 del BOCM nº 161, de 8 de julio de 2024, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid, en su sesión celebrada el 4 de julio de 2024, expediente 135-2024-00275, adoptó, entre otros, el acuerdo de aprobar inicialmente el Plan Especial para la definición de redes en el ámbito del Área de Planeamiento Específico 21.10 “Recinto del Parque Ferial Juan Carlos I” y su entorno, distrito de Barajas, promovido por el Consorcio Institución Ferial de Madrid (IFEMA), de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59.2, en relación con el artículo 57, de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid

En la misma sesión, la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid también acordó someter el expediente al trámite de información pública por el plazo de un mes, mediante la inserción de anuncio en el BOCM y en un periódico de los de mayor difusión, para que puedan presentarse en el referido plazo las alegaciones que se estimen oportunas, y solicitar los informes de los órganos y entidades públicas previstos legalmente como preceptivos, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 59.2.b), en relación con el artículo 57.b), de la Ley 9/2001, de 17 de julio.

Según certificado municipal de la exposición pública de 6 de septiembre, finalizado el plazo correspondiente, se han recibido en sede municipal 65 escritos de alegaciones. Se resumen, sucintamente, a continuación, las cuestiones de potencial relevancia ambiental más significativas de las alegaciones planteadas:



Nº alegación	Resumen de la alegación
1 (particular)	Se reclama un plan de movilidad que asegure la movilidad de los vecinos, añadiendo alternativas de acceso y salida de Valdebebas, ya que considera insuficiente el refuerzo del transporte público planteado.
2 (FRAVM)	Tras describir los efectos del circuito urbano de F1 (ruido, movilidad, emisiones contaminantes) y plantear un enfoque defensor de los derechos vecinales, basado en el principio de la inviolabilidad del domicilio como salvaguardada un derecho fundamental, reclama un plan de movilidad para vecinos y empresas, un cálculo de las emisiones, una evaluación de los efectos sobre la biodiversidad y una actualización de la legislación que se cita en el documento ambiental estratégico. Propone la retirada del Plan Especial para un mejor estudio, la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, acciones preventivas en materia de ruido, medidas de refuerzo del transporte público y de los accesos, una valoración del impacto en los recursos de atención a la ciudadanía: Policía municipal, Bomberos, Policía nacional, un análisis del lucro cesante de IFEMA y de los establecimientos a su alrededor y, finalmente, la creación de una mesa de seguimiento vecinal.
3 (particular)	Muy similar a la alegación anterior, plantea básicamente las mismas cuestiones
4 (PSOE)	La modificación del trazado de la vía pecuaria es inviable ya que el uso de circuito para carreras automovilísticas no se encuentra entre los usos característicos, comunes compatibles o comunes complementarios permitidos en las vías pecuarias y el trazado del circuito propuesto supone que ambos coinciden en varios puntos. También se indica que no es viable disminuir la superficie de zonas verdes a través de un Plan Especial, ni disminuir la superficie de la vía pecuaria. Igualmente, se alega que desde el momento en que el plan Especial contempla el uso de carreras automovilísticas en el ámbito, este uso debería ser evaluado desde todos los extremos antes de proceder a su autorización vía aprobación del instrumento de planeamiento en tramitación. También señala deficiencias en el estudio acústico, el estudio de contaminación atmosférica y el inventario de arbolado. Reclama que se incorpore al documento ambiental estratégico el análisis de todos los efectos que el futuro uso de circuito de carreras automovilísticas pueda generar en el medio ambiente, de forma que se prevea e informe sobre las consecuencias potenciales que el desarrollo de la actuación pudiera ocasionar sobre los medios físico, biológico y socioeconómico, así como sobre el paisaje. Pide la corrección de varias incongruencias documentales. Apunta al incumplimiento de la norma que exige el mantenimiento de las plazas de aparcamiento existentes.
5 (Asociación de Vecinos de Valdedebas)	Muy similar a la alegación 2, plantea básicamente las mismas cuestiones
6 (particular)	Muy similar a la alegación 2, plantea básicamente las mismas cuestiones
7 (Más Madrid)	Señalan la excesiva premura y “agostidad” del periodo de información pública. El Plan Especial no incluiría el conjunto del ámbito afectado por el trazado del circuito previsto o, al menos, del publicado en prensa tras el anuncio del gobierno municipal, por lo que solicita que se replantee el Plan Especial para incorporar este ámbito para una tramitación de forma conjunta. El conjunto del ámbito se divide en dos zonas claramente diferenciadas: el ámbito del APE 21.10 “Parque Ferial Juan Carlos I”, la calle Ribera del Sena, y el espacio público existente entre la calle Ribera del Sena y el dominio público ferroviario. Ante lo anterior, no existe una justificación expresa y adecuada por la que el Plan Especial no se circunscriba solo a la delimitación del recinto ferial, que manifiesta que el trazado de la Vía Pecuaria Vereda de Leñeros es incompatible con la celebración de los eventos deportivos a realizar. No hay mención expresa a que las redes exteriores al APE 21.10 “Parque Ferial Juan Carlos I”, empleadas para ubicar el nuevo trazado de la Vía Pecuaria Vereda de Leñeros pertenecen al API.21.06 “Campo de las Naciones” y de la consiguiente necesidad de incorporar adecuadamente los cambios realizados sobre las redes exteriores con el consiguiente proyecto de deslinde la vía pecuaria. El futuro proyecto de la F1 planteado al interior del recinto del IFEMA no sería compatible con el mantenimiento del trazado actual de la vía pecuaria. la modificación del trazado de la vía pecuaria Vereda de Leñeros es una condición necesaria para adaptarlo a los requerimientos del circuito, lo que resulta en un trazado permanente y, por tanto, en un efecto no temporal de la implantación del uso deportivo. Dado el carácter



	permanente de esta afección, se entiende que el circuito de Fórmula 1 tiene un efecto permanente que debe ser sometido a tramitación ambiental ordinaria. Aluden a la imposibilidad de mantener un ajardinamiento real de las zonas calificadas de LA-RS que se destinarán a viario por efecto del circuito de F1. Alegan contra la falta de rigor en el cómputo y la definición de zonas verdes. Señalan la necesidad de someter a evaluación de impacto ambiental el proyecto de circuito y la aplicación del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria para el Plan Especial. Plantea una serie de alegaciones al contenido del documento ambiental, ya que no se evalúan los efectos del circuito de F1, que entiende que deberían ser subsanadas. Incide en que no resulta pertinente llevar a cabo una actividad tan lesiva en el entorno de espacios residenciales como el circuito de F1 durante cinco meses al año durante una década, con el perjuicio que esto supone en términos de salud pública. Piden, en suma, la retirada de expediente.
8 a 24 (varios particulares y asociaciones vecinales)	Muy similares en todos los casos a la alegación 2, plantean básicamente las mismas cuestiones
25 (particular)	Señala que su casa está a 150 metros del circuito planteado y que las molestias serán
26 a 49 (varios particulares y asociaciones vecinales)	Muy similares en todos los casos a la alegación 2, plantean básicamente las mismas cuestiones
50 (mercantil)	Alega en contra de que el Plan Especial postergue la valoración ambiental del circuito de F1. Plantea que los problemas de movilidad que provocará el circuito a los vecinos y actividades de la zona afectada no están valorados adecuadamente y piden que se evalúe en el plan de movilidad una zona de 4 kilómetros alrededor del circuito. Pide, finalmente, nuevos accesos a IFEMA, para lo que adjunta un estudio específico,
51 y 52 (particulares)	Muy similares en los dos casos a la alegación 2, plantean básicamente las mismas cuestiones
53 (particular)	Pide la retirada de proyecto de circuito de F1 por su grave contaminación acústica y ambiental en las zonas residenciales. Señala que su vivienda está a unos 42 metros del circuito, lo que considera provocará unos efectos ambientales y sobre la salud inasumibles
54 y 55 (particular y asociación vecinal)	Muy similares en los dos casos a la alegación 2, plantean básicamente las mismas cuestiones
56 (particular)	Pone de manifiesto diversas carencias del documento ambiental estratégico, en lo relativo, entre otras materias, a la legislación, las especies protegidas del Parque Forestal de Valdebebas, la fauna, la vegetación, los niveles de gases contaminantes, el cálculo de huella de carbono, la gestión de los residuos, el ruido, y, asimismo, en lo referente a los efectos ambientales de la F1.
57 y 58 (particulares)	Muy similares en los dos casos a la alegación 2, plantean básicamente las mismas cuestiones
59 (particular)	Señala que el documento ambiental estratégico no cumple con todos los requisitos de un "estudio de impacto ambiental completo", pide un estudio acústico específico para el circuito de F1, un estudio de emisiones del mismo proyecto, estudios sobre la fauna y la flora, pide valorar la movilidad detalladamente, señala que la propuesta debe ser coherente con los planes de desarrollo urbano sostenible de la ciudad, reclama información sobre la gestión de los recursos hídricos, reclama un plan de eficiencia energética para el circuito, reclama un estudio más detallado de alternativas, reclama que se asegure la participación pública
60 y 61 (particulares)	Muy similares en los dos casos a la alegación 2, plantean básicamente las mismas cuestiones
62 (asociación)	El plano de ordenación pormenorizada propuesta por el PE no se incorpora al anexo de documentación gráfica y solo aparece en un plano incluidos en la carpeta APE M 21.10 "PARQUE FERIAL JUAN CARLOS I" una resolución muy deficiente. Pide que la vía pecuaria se integre como Red Supramunicipal Vías Pecuarias Espacio Libre Protegido, uso Vía Pecuaria. Pone de manifiesto que el viario no es un uso ni compatible ni autorizable en zona verde por lo que una zona ajardinada no puede ser compatible con el trazado de un circuito



Liberum Natura)	de carreras. Señala que las parcelas de la glorieta de Edimburgo, la calle de la Ribera del Sena y la glorieta don Juan de Borbón ya formaban parte de las zonas verdes ejecutadas del ámbito y no pueden volver a compensar nuevas actuaciones ligadas a incrementos de edificabilidad y reordenación del APE M 21.10. Indica que no se abordan las afecciones directas e indirectas, efectos acumulativos y sinergias de la eliminación del arbolado sobre la salud y bienestar de la población, el suelo, el aire, el cambio climático y el paisaje y que no se valora el efecto isla de calor, como consecuencia de la eliminación de arbolado. También indica que el ámbito norte se verá afectado también por el circuito de carreras permanente, al menos diez años, lo que impedirá su desarrollo en ese mismo periodo.
63 y 64 (asociación GRAMA y asociación El Soto)	Muy similares en los dos casos a la alegación 62, plantean básicamente las mismas cuestiones
65 (Canal de Isabel II)	El Plan Especial afecta a varias infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II al amparo del artículo 16.Dos.3 de la Ley 3/2008, de Medidas fiscales y administrativas y, además Canal de Isabel II es titular de terrenos adquiridos expediente de expropiación forzosa. El Plan Especial deberá recoger las redes supramunicipales y generales existentes que se incluyen en la delimitación de su ámbito territorial, por lo que se han de recoger en dicho documento aquellas infraestructuras adscritas a Canal de Isabel II que por su naturaleza tengan tal condición. Para los tramos de las infraestructuras de abastecimiento que no discurren por vías pecuarias, las Normas Urbanísticas del Plan Especial recogerán el obligado cumplimiento del régimen relativo a las Bandas de Infraestructuras de Agua (BIA) y las Franjas de Protección (FP) recogidas en el artículo 7.13.6 de las Normas Urbanísticas del POGUOM, así como en el punto 8 del apartado V de las Normas para redes de Abastecimiento de Agua de Canal de Isabel II Versión 4 de 2021, vigente desde el 22 de enero de 2022, Las Normas Urbanísticas del Plan Especial establecerán que cualquier retranqueo y/o afección sobre las infraestructuras de Canal de Isabel II deberá ser autorizado previamente por dicha Empresa Pública, la cual podrá imponer los condicionantes que resulten necesarios para la salvaguarda de las infraestructuras que gestiona. De igual modo, se recogerá que los costes derivados de cualquier intervención sobre dichas infraestructuras promovida por terceros que se autoricen por Canal de Isabel II será de cuenta de aquellos, sin que puedan ser imputados a esta Empresa Pública o al Ente Canal de Isabel II. en caso de que se retranquearen las infraestructuras de Canal de Isabel II los suelos que ocupen las nuevas infraestructuras que vayan a ser gestionadas por esta empresa pública deberán ser obtenidos en pleno dominio y puestos a disposición de Canal de Isabel II. En el caso de que estas ocupen suelos públicos, la implantación de estas infraestructuras deberá contar con la correspondiente autorización, que no se podrá otorgar en precario.

Por otra parte, la asociación Liberum Natura ha presentado también en el registro de la Consejería su escrito de alegaciones con fecha 16 de septiembre mientras que la asociación El Soto, ha hecho lo propio mediante otro escrito con fecha 17 de septiembre.

No han sido detectadas otras personas interesadas distintas a las que se han manifestado mediante la presentación de alegaciones durante el periodo de información pública.

2. CONTENIDO Y ALCANCE DEL PLAN ESPECIAL

2.1 Contenido

Consta de la siguiente documentación:

- Comunicación del Acuerdo de La Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en su sesión de 4 de julio de 2024.
- Solicitudes de informes previos.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1036780486233380377122

- Informe técnico de IFEMA.
- Estudio ambiental estratégico
- Estudios sectoriales:

-  01_D 1 Cal Aire.pdf
-  02_D 2 Patrimonio.pdf
-  03_D 3 Movilidad.pdf
-  04_D 4 Acústico.pdf
-  05_D 5 Energético.pdf
-  06_D 6 Saneamiento.pdf
-  07_D 7 Vías Pecuarias.pdf
-  08_D 8 Servidumbre Aero.pdf
-  09_D 9 Suelos.pdf
-  10_D 10 Arbolado.pdf

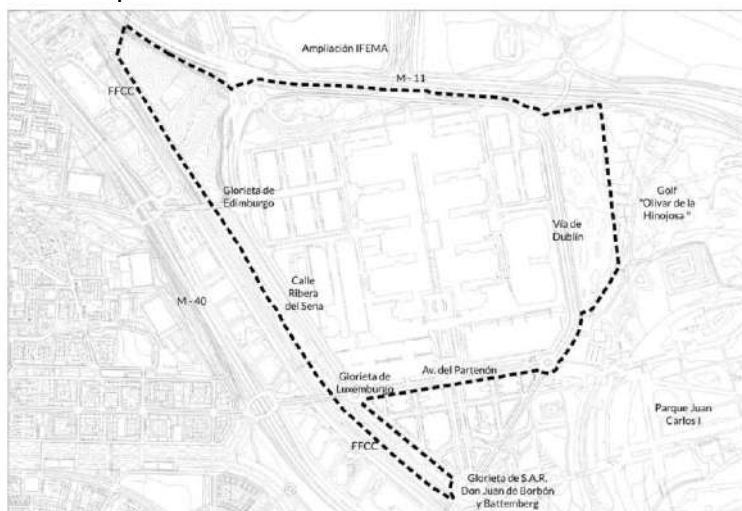
- Documentación urbanística:

-  02_A Memoria.pdf
-  03_B Memoria Economica.pdf
-  04_C Est amb estratégico.pdf
-  06_E Doc. Gráfica.pdf
-  07_F Normativa.pdf
-  08_G.APE_M_21.10.pdf
-  09_H Análisis Impact.pdf
-  10_I Anexos.pdf
-  11_Resumen ejecutivo.pdf

No consta en el expediente de Plan Especial remitido el informe técnico municipal sobre viabilidad urbanística de la propuesta de ordenación para la Aprobación Inicial.

2.2 Descripción del ámbito afectado. Objeto y características del área ordenada por el Plan

El **ámbito afectado por el Plan Especial** está ubicado al Norte del término municipal de Madrid, en el espacio delimitado por la carretera M-11, el Parque Juan Carlos I, la Avenida del Partenón, la calle de la Ribera del Sena (tramos Sur) y los terrenos del ferrocarril situados al oeste del ámbito y en paralelo a la M-40. La situación concreta del ámbito está recogida en el Plano I.1_Situación y Emplazamiento dentro de la documentación aportada y su delimitación concreta, así como las coordenadas de sus vértices están definidas en el plano O.1



Situación y emplazamiento del Plan Especial

Urbanísticamente, el ámbito del Plan Especial, con una superficie total de 1.157.735 m²s, según cartografía municipal, comprende el APE 21.10 "Parque Ferial Juan Carlos I" y se extiende hasta el límite con el dominio público ferroviario, incluyendo la calle Ribera del Sena y la zona correspondiente a la zona verde que queda comprendida al Oeste de dicha calle, entre esta y la línea del ferrocarril, en la parte comprendida entre la M-11 y la glorieta de S.A.R Don Juan de Borbón y Battemberg. Se divide en dos zonas claramente diferenciadas: el ámbito del APE 21.10 "Parque Ferial Juan Carlos I", la calle Ribera del Sena, y el espacio público existente entre la calle Ribera del Sena y el dominio público ferroviario.

De acuerdo con la ficha de condiciones de ordenación del APE 21.10, el ámbito de dicho APE tiene una superficie de 1.019.889 m²s. Sin embargo, según la cartografía municipal, el ámbito del Recinto Ferial tiene una superficie de 1.022.870 m²s.

El objeto del Plan Especial, se puede resumir así:

- Atender los nuevos requerimientos de la actividad propia del IFEMA, recogiendo en un único documento las actuaciones ya realizadas en este recinto desde el año 1991 hasta la actualidad, así como nuevas propuestas, todas ellas con sus condiciones de ordenación y regulación.
- Adaptar las calificaciones de las superficies de suelo de redes públicas del Recinto Ferial y su entorno, reajustando delimitaciones, para dar cabida al traslado de la Vía Pecuaria "Vereda de los Leñeros", cuyo trazado actual discurre por el interior del Recinto Ferial, y para el que se propuso su modificación en 2005 sin que se haya consolidado en estos años.
- Formular las condiciones de ordenación para posibilitar la concreción del aumento del 4% de la edificabilidad previsto en las Normas de la carpeta de ordenación específica del APE 21.10 "Parque Ferial Juan Carlos I" de la MPG de 2005. La edificabilidad contemplada por la MPG de 2005 que se situaba en 340.000m²e, se vería incrementada en 13.600m²e, ascendiendo en total, tras el Plan Especial, a una cifra máxima de 353.600m²e. Esta nueva edificabilidad podrá destinarse al uso Dotacional de Servicios Públicos - Recinto Ferial o a cualquiera de los otros usos ya previstos en el APE, así como a cualquiera de los usos complementarios o alternativos previstos por la normas urbanísticas vigentes.
- Regular la posibilidad de emplear estas redes públicas para acoger eventos deportivos de naturaleza singular al aire libre y de carácter temporal, como circuitos de carreras automovilísticas o similares.

La finalidad de este Plan Especial es, se indica en la documentación aportada, establecer las determinaciones urbanísticas necesarias para poder regularizar la situación resumida anteriormente, en lo relativo a la implantación y convivencia de las distintas redes públicas existentes en el área (Zonas Verdes básicas y singulares, Vía Pecuaria y Recinto Ferial) y posibilitar que la institución del IFEMA pueda atender a todas sus actividades ampliando o complementando el uso principal de las ferias con otras actividades complementarias propias de la actividad del recinto ferial y que, por su dimensión y requerimientos, hoy en día resulta difícil de albergar en otros espacios del centro de la ciudad.

El resumen de superficies del ámbito afectado, según figura en la documentación recibida, es el siguiente:



APE 21.10 "Parque Ferial Juan Carlos I"	1.022.870 m ² s
Recinto Ferial (Dotacional de Servicios Colectivos, clase de Servicios Públicos)	795.063 m ² s
Espacios Libres (Zona Verde Singular - Golf)	93.207 m ² s
Red viaria principal	79.572 m ² s
Red viaria secundaria	44.308 m ² s
Zona verde básica	10.720 m ² s
Zona Verde Básica	125.450 m ² s
Dotacional para el transporte (ferrocarril)	2.193 m ² s
Dotacional, Servicios de Infraestructuras (subestación eléctrica))	5.041 m ² s
Red Viaria secundaria	2.181 m ² s
TOTAL, ÁMBITO PLAN ESPECIAL	1.157.735 m²s

El **alcance** del Plan Especial se centra en:

En el exterior del APE 21.10:

- Se propone un nuevo trazado para la vía pecuaria Vereda de Los Leñeros que actualmente discurre por el interior del APE 21.10. Para esta vía pecuaria la MPG de 2005 tenía proyectado un trazado alternativo por discurriría por el lindero norte del recinto ferial. Para ello, la actual calificación como Zona Verde Básica de los suelos afectados por el nuevo trazado de la Vía Pecuaria se transforma en Zona Verde Singular/ Vía Pecuaria (VS/VP) y formarán parte de la Red Supramunicipal – Espacio Libre Público – Protección de Vías Pecuarias.
- Se suprime la calificación de Sistema General Ferroviario de los terrenos situados dentro del ámbito de este Plan Especial para adaptar la calificación a las titularidades y dominios públicos reales del suelo.
- Se regulariza la superficie y delimitación de la parcela Dotacional de Servicios Infraestructurales (Subestación Eléctrica de Campo de las Naciones), ubicada en la calle Ribera del Sena 11.

En el interior del APE 21.10:

- Se modifica la calificación del Dotacional de Servicios Colectivos, en su clase de Servicios Públicos– Recinto Ferial, para destinar parte de la parcela actual a Zona Verde Básica, compensando así la Zona Verde Básica que pasa a ser Red Supramunicipal – Zona Verde singular - Vía Pecuaria (VS/VP).
- Se localiza el incremento la edificabilidad del Dotacional de Servicios Colectivos, Servicios Públicos prevista por la normativa urbanística del APE 21.10 en un 4% sobre la actual. Esto supone un incremento de 13.600 m²e, por lo que se fija la edificabilidad máxima del APE en 353.600 m²e. El incremento de edificabilidad se ubica en la ZO1, por lo que se establece en consecuencia una edificabilidad máxima para la ZO1 de 286.548,5 m²e, manteniendo la edificabilidad máxima para la ZO2 en 67.051,5 m²e.
- Se modifica la ordenación pormenorizada del ámbito Uso Dotacional de Servicios Colectivos del APE 21.10 "Parque Ferial Juan Carlos I" en los siguientes aspectos:



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
https://gestiona.comunidad.madrid/csv
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1036780486233380377122

- Se amplía la zona de servicios públicos en 64.650 m²s, que se distribuyen ahora de la forma siguiente:
 - Se incorporan los espacios de red viaria interna (RS) entre pabellones del edificio principal, a la zona de Servicio Público Singular (SS). Esto supone que se amplía esta zona en 38.945 m²s.
 - El área de Servicio Público Singular (SS) ubicada en el extremo Suroeste, junto a la glorieta de Luxemburgo y colindante con el aparcamiento, se amplía en 4.004 m²s, pasando ahora a tener una superficie de 13.354 m²s.
 - Se incluye también en la zona de Servicio Público Singular (SS), la zona de 20.832 m²s destinada actualmente a aparcamiento, ubicada al Oeste del edificio principal, entre el edificio principal y la zona de instalaciones.
 - Se regulariza la superficie de la zona edificable de la ZO2 de acuerdo con el levantamiento topográfico actual, incrementándose en 869 m²s.
- Se reajustan las zonas de instalaciones (I), adaptándolas a las superficies necesarias y a las realmente ocupadas por las infraestructuras. Se prolonga el viario principal interno que discurre frente a la entrada Sur, hasta la calle Ribera del Sena, suprimiendo las áreas ajardinadas existentes entre el aparcamiento y la zona de instalaciones, que se compensan en otras zonas del recinto.
- Se amplía la superficie de los Espacios Libres Ajardinados (LA) en torno al acceso Norte. Se incluye una subzonificación (LA-RS) para estos espacios donde es necesaria una mayor flexibilidad para permitir su utilización con ocasión de la celebración de eventos de carácter temporal como el circuito de carreras automovilísticas.

Para todo el ámbito del Plan Especial, tanto los terrenos situados en el exterior como en el interior del APE 21.10, se actualizan las superficies de las diferentes Zonas de Ordenación y Calificación, de acuerdo con levantamiento topográfico y la cartografía municipal. Como resultado de estas modificaciones, el APE 21.10 "Parque Ferial Juan Carlos I" pasa a denominarse APE M 21.10 "Parque Ferial Juan Carlos I y su entorno".

El Plan Especial incluye, además, como Anexo independiente de este nuevo documento, texto refundido del APE M 21.10 "Parque Ferial Juan Carlos I", modificado como consecuencia tanto de las determinaciones que se contienen en el presente documento como del Estudio de Detalle aprobado definitivamente en octubre de 2023.

2.3 Descripción de la propuesta urbanística

La ordenación que se propone respeta, se asevera en la documentación recibida, con carácter general, el desarrollo del recinto ferial actual bajo una estructura concéntrica, ubicando los pabellones principales en una supermanzana cuadrada rodeada sucesivamente por un primer anillo del cual salían unos viales de servicio perforando la propia manzana y otros que conectaban hacia el exterior con un segundo anillo al que van a dar las comunicaciones con el resto de la estructura urbana del entorno.

Se realizan ahora algunos ajustes, como la supresión de la zonificación como RS de los viales de servicio en fondo de saco entre pabellones, uniendo estas superficies a la zona denominada SS de dichos pabellones para dar una mayor flexibilidad a la hora de organizar las ferias. También se plantea la reducción del ámbito recinto ferial a excluir del mismo unas áreas al Oeste que se califican como VB incorporándolas por tanto al uso público de la ciudad.



Así mismo, se plantea la posible ubicación de las nuevas actividades propias del recinto ferial y que actualmente está incorporando el Consorcio de IFEMA, para que se integren en la ordenación del Recinto sin afectar a su estructura, y se flexibilizan dos zonas de los espacios libres ajardinados para permitir la celebración de carreras automovilísticas de carácter temporal como la Formula 1.

Por último, se plantea el traslado de la vía pecuaria, mediante una solución completamente exterior al ámbito del recinto ferial que aporta una buena continuidad de esta sin obstáculos en su trazado y que además permite conectar tanto por el Norte como por el Sur con otras sendas pecuarias.

2.3.1 Modificaciones de las Redes públicas externas al APE M 21.10:

a) Redes públicas externas al APE M 21.10: Modificación trazado Vía Pecuaria “Vereda de los Leñeros”

Se destaca en el Plan Especial que con el actual trazado de la Vía Pecuaria no se cumplen los objetivos prioritarios de la Comunidad de Madrid en materia de Vías Pecuarias para la recuperación de su integridad física para permitir el tránsito del ganado y revitalizar el uso de la Red como soporte para el desarrollo de actividades compatibles y complementarias, ni se garantiza la conservación de sus valores ecológicos, paisajísticos, productivos y científico-culturales.

Por ello, se propone un nuevo trazado que, partiendo de la M-11, punto donde actualmente comienza la vía dentro del ámbito, discorra por el espacio libre público existente entre los suelos del dominio público ferroviario y la calle Ribera del Sena, hasta llegar a la Glorieta de S.A.R. Don Juan de Borbón y Battemberg. La Vía Pecuaria actual discurre ya por suelo dotacional, cuya titularidad corresponde al Ayuntamiento de Madrid, al igual que los suelos por donde se propone el nuevo trazado, por lo que el cambio de trazado no implica alteración en la titularidad del suelo.



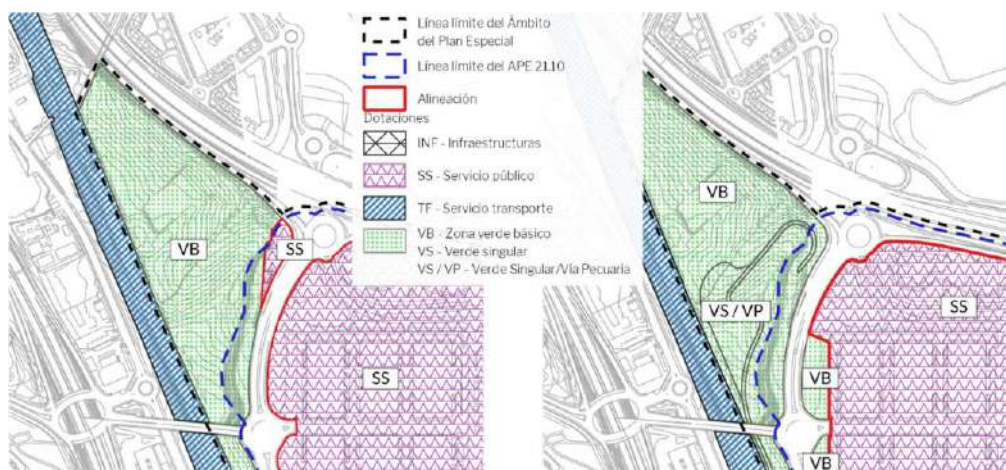
Propuesta de modificación del trazado de la Vía Pecuaria

Los suelos ocupados por este nuevo trazado de la Vía Pecuaria reciben la calificación de Red Supramunicipal – Zona Verde Singular - Vía Pecuaria (VS/VP). Esta calificación supone una protección adicional sobre el Espacio Libre Público existente derivada de su uso como Vía Pecuaria, sin que esto



suponga alteración de su condición de Red de Espacio Libre público, se afirma en el Plan Especial.

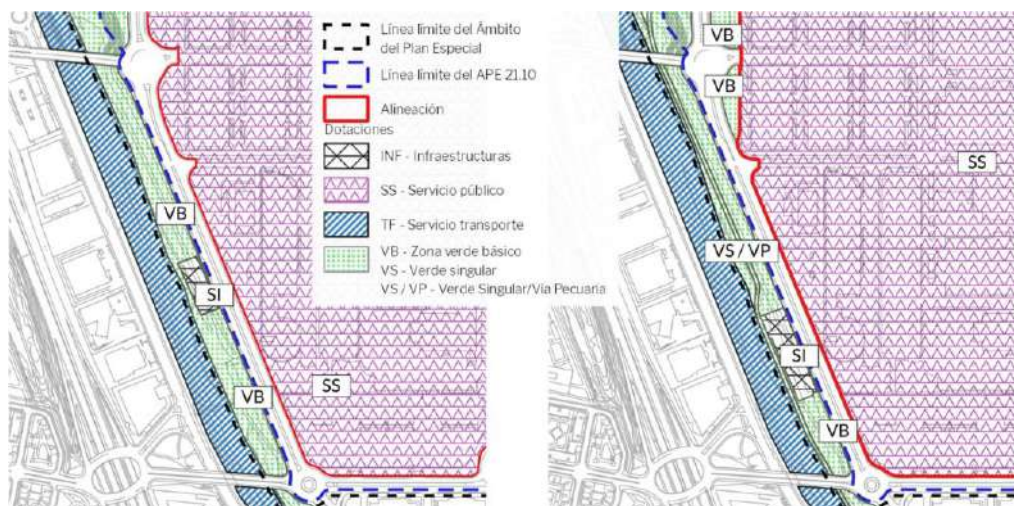
El Plan Especial implica modificaciones de calificaciones de suelo para albergar la vía pecuaria, que implican, en el Tramo 1, entre la M 11 y la Glorieta de Edimburgo, la integración de la vía pecuaria y su descansadero en la zona verde ya existente, acomodando su trazado y delimitación a la topografía del ámbito y a la realidad de dicha zona verde, ya urbanizada.



Calificación vigente. Tramo1

Calificación propuesta. Tramo 1

En el Tramo 2, entre la glorieta de Edimburgo y la glorieta de Luxemburgo, se producen modificaciones en la calificación destinadas también a la implantación de la vía pecuaria, que discurre en todo momento por suelos actualmente destinados a zona verde, siguiendo el trazado de un camino actualmente existente y comúnmente utilizado por peatones y bicicletas. Además, se regulariza la superficie del Dotacional de Servicios infraestructurales para adecuarlo a la superficie realmente ocupada por la Subestación Eléctrica de Campo de las Naciones.



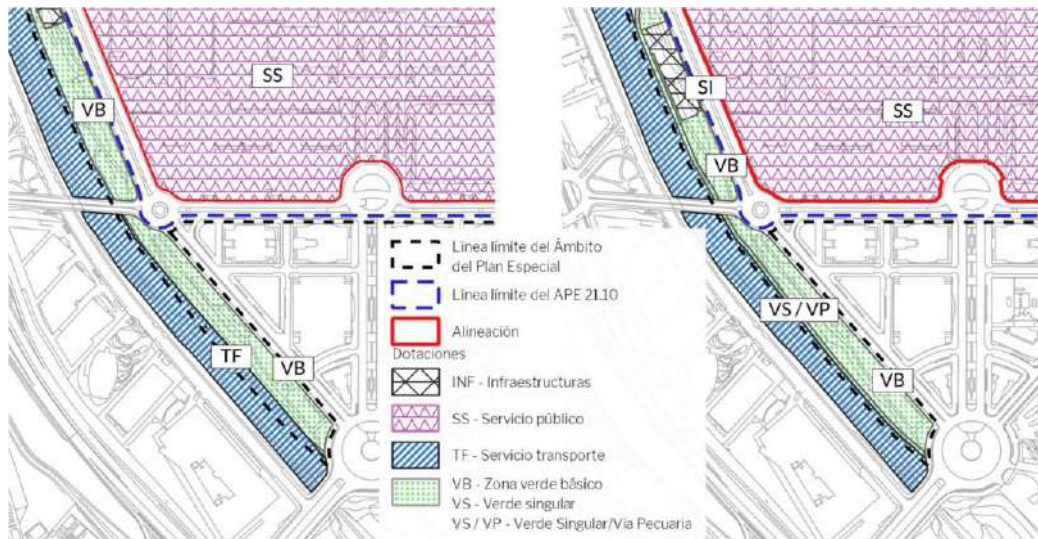
Calificación vigente. Tramo2

Calificación propuesta. Tramo 2

En el Tramo 3, entre la glorieta de Luxemburgo y la glorieta de SAR D. Juan de Borbón y Battemberg,, se producen modificaciones en la calificación destinadas también a la implantación de la vía pecuaria, continuado por el trazado del camino existente. En este tramo se hace necesario corregir la calificación del Dotacional de Servicios de Transporte que se ajusta a la realidad física de la infraestructura.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1036780486233380377122



Calificación vigente. Tramo3

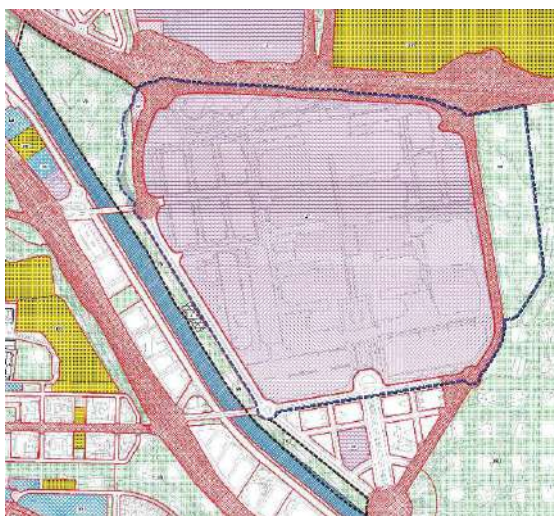
Calificación propuesta. Tramo 3

b) Redes públicas del APE M 21.10 “Parque Ferial Juan Carlos I”

- Nueva delimitación del Recinto Ferial

Se producen modificaciones en la calificación del suelo destinadas a la implantación de la vía pecuaria y su descansadero, integrando ambos en la zona verde ya existente, acomodando su trazado y delimitación a la topografía del ámbito y a la realidad de dicha zona verde, ya urbanizada. Estas modificaciones en la calificación afectan a los suelos del interior del APE M 21.10 calificados como Dotacional de Servicios Públicos que quedaban al Oeste de la calle Vía de Dublín, y que pasan a estar calificados en parte como Zona Verde Básica y en parte Zona Verde Singular - Vía Pecuaria. Como consecuencia, se califican como Zona Verde Básica los dos espacios libres arbolados ya existentes próximos a la glorieta de Edimburgo que pasan a estar excluidos del ámbito del recinto ferial.

El resto de la calificación en el ámbito del APE M 21.10 no se modifica.



Calificación vigente del APE M 21.10



Calificación propuesta del APE M 21.10



- Concreción del aumento del 4% de la edificabilidad

Con el objeto de flexibilizar las condiciones de ordenación del ámbito, en el artículo 3.5.3 de las Normas Urbanísticas del APE M 21.10 ya se prevé la posibilidad de que, para dar respuesta a las demandas futuras, sea posible incrementar la edificabilidad del APE hasta un 4% (13.600 m²c) sobre la actual. El instrumento de planeamiento señalado en el mismo artículo como el necesario para llevar a cabo este incremento de edificabilidad es un Plan Especial, por lo que con el Plan Especial que ahora se informa, se localiza el 4% de incremento sobre la edificabilidad actual, lo que supone un incremento de 13.600 m²c sobre los 340.000 m²c de edificabilidad máxima actuales, estableciéndose una edificabilidad máxima de 353.600 m²c.



Esquema comparativo de zonas destinadas a dotacional de servicio público

- Modificación de la ordenación pormenorizada

En el Plan Especial se considera necesario modificar algunos aspectos de la ordenación pormenorizada de la ZO1, habilitando nuevas zonas para la ampliación de los pabellones y la implantación de nuevas edificaciones y reorganizando en consecuencia algunas zonas de aparcamiento y áreas ajardinadas, para una mejor funcionalidad interna y mejor movilidad. Se regulariza y amplía la zona destinada a la materialización de la edificación Dotacional de Servicios Colectivos, clase de Servicios Públicos, modificando la ordenación pormenorizada del Recinto Ferial y estableciendo las condiciones en las que debe materializarse esta nueva edificabilidad que se corresponde con el aumento de edificabilidad del 4%, establecido en la MPG de 2005.



Cambios en la ordenación pormenorizada



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestion.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 1036780486233380377122

- Movilidad

La dotación de plazas de aparcamiento prevista en el ámbito de la APE cumple con la dotación exigida por la normativa vigente, tal y como se explica en el apartado 9.4 “Dotación de plazas de aparcamiento” de la Memoria. El recinto de IFEMA se encuentra localizado en una ubicación con muy buena accesibilidad tanto al vehículo privado como al transporte público. Desde el inicio de su actividad ha ido adaptándose a los nuevos modelos de movilidad e incorporando en sus instalaciones alternativas al vehículo privado, por lo que es posible suprimir algunas de las plazas de aparcamiento sin que esto genere un impacto negativo, se indica en el Plan Especial, en la movilidad, siendo recomendable además reducir dicha dotación a favor de otras opciones de movilidad, como estrategia a favor de la movilidad sostenible y el nuevo modelo de ciudad orientada al transporte público por el que apuesta la ciudad de Madrid, se sigue refiriendo en la documentación recibida..

- Eventos deportivos de carácter temporal. Circuito de Fórmula 1

Una de estas nuevas actividades que está previsto que tengan lugar en el recinto ferial es el Gran Premio de España de Fórmula 1 a partir de 2026. Es un proyecto aún en fase de definición, se indica en el Plan Especial, que combina deporte y espectáculo, y donde IFEMA, continúa explicando el Plan Especial, juega un papel fundamental por su capacidad contrastada para albergar grandes eventos mundiales; su flexibilidad organizativa; su solvencia financiera, y la versatilidad, equipamiento y perfecta localización de sus recintos, entre otras importantes ventajas competitivas.

La celebración de un Gran Premio de España Fórmula 1 en el recinto ferial de Madrid conlleva una serie de razones y beneficios que justifican su importancia para la ciudad, argumenta el Plan Especial, que destaca algunos de los aspectos que considera clave:

- Desarrollo urbano y transformación: La Fórmula 1 es una oportunidad para impulsar la transformación de la ciudad de Madrid. El evento puede ser un catalizador para otros proyectos de infraestructura, mejoras urbanas y desarrollo sostenible.
- Cultura y deporte: Madrid tiene una historia rica como sede de grandes eventos deportivos y el Gran Premio de Fórmula 1 añadirá un nuevo y capítulo a esta tradición, fusionando deporte y espectáculo.
- Promoción internacional: Madrid se convertirá en un punto de referencia en el calendario internacional de la Fórmula 1. La visibilidad global del evento permitirá mostrar la ciudad al mundo y consolidar su marca como una de las mejores.
- Impacto económico: el evento generará un incremento significativo en el PIB madrileño, estimado en más de 4,500 millones de euros. Se espera que más de 8,200 empleos se creen directa e indirectamente debido al Gran Premio. La Fórmula 1 atraerá además al turismo, lo que beneficiará a su vez a otros sectores como el transporte, la hostelería y el comercio.

Se recoge en el Plan Especial que la concreción del anteproyecto técnico del concepto del circuito y sus instalaciones comprende un trazado de 5.474 km de longitud que se extiende más allá del ámbito afectado por la propuesta urbanística, y que discurrirá en parte por los viales del recinto actual, otra parte por los de la futura ampliación en la parcela de Vadebebas y en parte de la vía pública.

La materialización del proyecto supondrá la ampliación de los pabellones actuales con nuevas edificaciones, en prolongación de los pabellones 1 y 2, para albergar el más exclusivo Paddock Club, entre otras infraestructuras, que serán explotados y comercializados por IFEMA MADRID para su actividad habitual el resto del año. El resto de las instalaciones necesarias para configurar la propuesta serán actuaciones temporales que estarán sometidas a los procedimientos de control legalmente establecidos en las distintas materias sectoriales afectadas, se indica en el Plan Especial.



CUADRO COMPARATIVO DE SUPERFICIES PORMENORIZADAS DEL PLAN ESPECIAL			
	Situación actual	Propuesta	Diferencia
SUPERFICIES PORMENORIZADAS (m²s)			
Dotacional Servicios Colectivos (Recinto Ferial)	795.063	782.912	-12.151
Zona Verde Singular – Campo de Golf	93.207	93.207	-
Red Viaria Principal	79.572	79.798	226
Red Viaria Secundaria	46.489	46.737	248
Zona Verde Básica	136.170	128506	-7.664 (*)
Zona Verde Singular – Vía Pecuaria	(21.330 **)	21.330	-
Senda	-	10.360	10.360 (***)
Descansadero	-	10.970	10.970
Dotacional de Infraestructuras	5.041	5.245	204
Dotacional Transporte Ferroviario	2.193	-	- 2.193

(*) Los 7.664 m²s que se reducen de Zona Verde Básica se encuentran compensados con los 10.360 m²s de la senda de la Zona Verde Singular – Vía Pecuaria dado que mantiene su misma función de paseo interior del parque.

(**) La superficie actual destinada a vía pecuaria se encuentra actualmente computada dentro de la superficie del recinto ferial.

(***) La superficie destinada en la propuesta a senda dentro de la Zona Verde Singular – Vía Pecuaria (10.360 m²s) procede de la suma de 7.664 m²s que eran anteriormente Zona Verde Básica, los 2.193 m²s que eran anteriormente Dotacional de Transporte Ferroviario y 503 m²s que pertenecían al recinto ferial.

CUADRO DE SÍNTESIS DE LA PROPUESTA EN EL APE 21.10 "PARQUE FERIAL JUAN CARLOS I"		
	Plan General. APE 21.10 + E. Detalle 2022	Plan Especial APE M 21.10
Alineaciones	Se modifica la alineación del recinto ferial en el entorno de la glorieta de Edimburgo y en Avenida del Partenón (estaciones de metro), según Plano 2, Calificación de Suelo del Plan Especial	
Rasantes	No se modifican	
Edificabilidad máxima total (m ² c)	340.000	353.600
Edificabilidad ZO1 (m ² c)	272.948,5	286.548,5
Edificabilidad ZO2 (m ² c)	67.051,5	67.051,5
Condiciones de posición	No se modifican	
Ocupación	Según plano de ordenación pormenorizada	
Altura máxima (m)	No se modifican (según informe Aviación Civil)	
Altura máxima (plantas)	No se modifican (IV (ZO2) – libre en la ZO1)	
Condiciones de uso	No se modifican	



2.4 Documentación ambiental

2.4.1 Documento ambiental estratégico

El documento ambiental estratégico que se incluye en la documentación recibida realiza un análisis de alternativas basado en la búsqueda de espacios dentro del Recinto Ferial para conseguir satisfacer la expansión de la actividad que precisa el Consorcio IFEMA y la necesidad de flexibilización de sus espacios, a fin de dar cabida a una gran diversidad de ferias y congresos, creando nuevos proyectos y acelerando su diversificación, digitalización e internacionalización..

Según se lee en el documento ambiental estratégico. las posibles alternativas de emplazamientos en los que materializar la edificabilidad necesaria supondrán una modificación de la distribución de usos y logística funcional de la actividad desarrollada en el interior del recinto: zonas de carga y descarga, desplazamientos interiores, montaje y desmontaje de ferias y eventos, ausencia de interferencias con la circulación de vehículos particulares que acceden al recinto, etc. Todas ellas, si bien se desarrollarán en un entorno urbano consolidado, presentarán diferencias ligadas fundamentalmente a la afección a zonas verdes, movilidad y conexión con el espacio exterior del recinto, así como la funcionalidad general de los espacios que conforman el recinto.

Se indica también en el documento ambiental estratégico que una de las nuevas actividades que está previsto que tengan lugar en el recinto ferial es el Gran Premio de España de Fórmula 1 a partir del 2026. Este proyecto afecta tanto al recinto actual de IFEMA como a la ampliación que se llevará a cabo en desarrollo del Plan Especial de 2021, al Norte de la M-11. En el documento ambiental estratégico se señala que se trata de un proyecto aún en fase de definición, por lo que el Plan Especial se limita a desarrollar dentro del Recinto Ferial el reajuste de la zonificación interna para facilitar, entre otras cosas, la implantación del circuito y para flexibilizar el uso de los espacios libres del recinto, ampliando, por un lado, las potenciales áreas de movimiento de la edificación y aclarando, por otro, su relación con los viarios y espacios libres interiores. Por tanto, se concluye en el documento ambiental estratégico, este documento no realiza el análisis o evaluación del proyecto del Gran Premio de España de Fórmula 1, que no ha sido considerada en la propuesta de alternativas. No obstante, esta Dirección General ha tramitado simultáneamente la evaluación de impacto ambiental del proyecto de circuito automovilístico, que incluye una serie de alternativas que han sido consideradas en el presente informe y han dado lugar a una serie de condiciones para el Plan Especial, como se refleja más adelante.

2.4.2 Valoración de alternativas

- **Alternativa 0**

Se indica en el documento ambiental estratégico que la Alternativa 0, aquella que tiene lugar cuando no se llevan a cabo las actuaciones propuestas, y por tanto se mantienen las condiciones contenidas en el Plan General y no se lleva a cabo el incremento de edificabilidad, no atendería de manera adecuada a las necesidades actuales del ámbito del recinto ferial. También menciona el hecho de que en el artículo 3.5.3 de las Normas Urbanísticas del APE 21.10 ya se prevé la posibilidad de incrementar la edificabilidad del APE en un 4% sobre la actual para poder dar respuesta a las demandas futuras y habilitar nuevas zonas para la ampliación de los pabellones y la implantación de nuevas edificaciones y reorganizar en consecuencia algunas zonas de aparcamiento y áreas ajardinadas, con la finalidad de propiciar una mejor funcionalidad interna y mejor movilidad en el interior del ámbito.

- **Alternativa 1**

En la alternativa 1 se plantea en el documento ambiental estratégico, mediante la tramitación de un Plan Especial, se materializaría el incremento de edificabilidad del 4% previsto en las Normas



Urbanísticas del APE 21.10. De esta manera, esta alternativa propone concentrar el aumento de edificabilidad necesario en la zona noreste del ámbito, junto al acceso este (denominado k4). Esta alternativa se ubica sobre los aparcamientos rojo y marrón existentes en la actualidad, destinados a visitantes y expositores abonados, en la que se prevé modificar la ordenación pormenorizada actual correspondiente a zona de aparcamiento pasando a habilitar una nueva zona destinada a Servicios Públicos.

- **Alternativa 2**

La alternativa 2 materializaría el incremento de edificabilidad mediante el aumento de edificabilidad en la zona sur del ámbito, frente a la avenida del Partenón, donde en la actualidad se ubica un espacio libre ajardinado y parte del aparcamiento amarillo. Este aparcamiento se destina a visitantes y visitas a las oficinas. Esta alternativa, se indica en el documento ambiental estratégico, permite materializar el incremento de edificabilidad y además aprovechar la ordenación existente en el ámbito de una manera más eficaz, al ubicarse anexa en su lado oeste una zona en la que en la actualidad existe un área de servicios públicos sin desarrollar, donde existen plazas de aparcamiento.

- **Alternativa 3**

En el caso de la alternativa 3, al igual que en la alternativa 1 y 2, se propone llevar a cabo un incremento de edificabilidad del 4% previsto en las Normas Urbanísticas del APE 21.10 mediante la ocupación del aparcamiento destinado a camiones y parte del aparcamiento azul. Dada la ubicación de esta alternativa (al igual que sucedía en la anterior), argumenta el documento ambiental estratégico resulta posible aprovechar la ordenación actual de una manera más eficaz, ya que se ubica al sur de la alternativa una zona ya destinada a servicios públicos que no ha llegado a desarrollar, estando ocupada en la actualidad por plazas de aparcamiento.

Esta es la alternativa que selecciona el documento ambiental estratégico ya que, se argumenta, es la que menor impacto tendría sobre la movilidad interior dentro del recinto, puesto que la eliminación del aparcamiento de camiones sólo conllevaría su reubicación en el aparcamiento verde, que cuenta con el mismo acceso que el actual. Cabe mencionar que, si bien el desarrollo de esta alternativa supondrá el traslado de la superficie de una pequeña zona ajardinada interior, esta pasará a formar parte de una gran zona ajardinada a situar en el extremo norte del APE 21.10, en la zona actualmente destinada a instalaciones. Esta circunstancia permitirá mejorar, con las actuaciones adecuadas, defiende el documento ambiental estratégico, su funcionalidad y aprovechamiento real.

2.4.3 Caracterización de la situación actual del medio ambiente

El documento ambiental estratégico analiza la situación actual de la zona afectada por el Plan Especial, analizando el clima, la calidad atmosférica, la geología, la topografía, la edafología y las radiaciones electromagnéticas, en todos los casos sin afecciones significativas teniendo en cuenta que se sitúa en su mayoría sobre una zona urbanizada ya consolidada, y por tanto de naturaleza artificial. El cauce más cercano al ámbito de estudio es el arroyo de la Plata, situado a unos 470 m al noreste del límite del Plan Especial. El ámbito del Plan Especial se ubica sobre la Unidad Hidrogeológica 03.05. Madrid-Talavera, de naturaleza detrítica y sobre la masa de agua subterránea 030.010 Madrid: Manzanares-Jarama.

En los terrenos situados entre la M-11, la calle Dublín y la vía férrea se han desarrollado recientemente los trabajos de plantación de arbolado que forman parte de la primera fase de desarrollo del proyecto del Bosque Metropolitano.

En el interior del APE 21.10 cabe distinguir el siguiente arbolado:



- Arbolado presente en las distintas zonas ajardinadas de su interior, ubicadas principalmente al norte y oeste de la zona de estudio.
- Ejemplares dispuestos en alcorques en las zonas de aparcamiento, que se sitúan en hilera.
- Ejemplares situados en zonas no pavimentadas dispuestos principalmente en hileras en los límites exteriores de los aparcamientos, en las medianeras del viario ubicado al sur,

Entre todas las zonas anteriormente mencionadas, se contabiliza un total de aproximadamente 2.566 ejemplares de arbolado en el interior del recinto ferial actual. Se ha realizado un inventario de arbolado pie a pie en aquellas zonas en las que va a haber un cambio de ordenación pormenorizada, cuyas conclusiones se comentan más adelante.

Con relación a la calidad acústica (sin perjuicio de las conclusiones del estudio acústico que también figura en la documentación). los mapas de ruido obtenidos muestran que la práctica totalidad de recinto ferial se encontraría por debajo de los 65 dBA en los periodos Día y Tarde y con niveles superiores a 60 dBA tan sólo junto a una las fuentes de ruido más significativas (M-11), alcanzando este valor las fachadas del centro de convenciones norte y del pabellón 10 orientadas hacia la carretera. En periodo Noche en general los niveles sonoros serían inferiores a 60 dBA en todo el recinto y en casi toda al extensión también a 55 dBA, salvo nuevamente en las zonas más próximas y expuestas al ruido de la M-11. Se trata, por tanto, concluye el documento ambiental estratégico, de niveles sonoros ambientales inferiores a los OCA aplicables al área acústica de tipo c/IV en la que se encuentra el recinto (73 dBA Día/Tarde y 63 dBA Noche), quedando demostrada su capacidad de acogida para la implantación de nuevas edificaciones y/o ampliación de las existentes en las áreas que el Plan Especial ordena pormenorizadamente para servicios públicos.

Con relación a la fauna, se indica en el documento ambiental estratégico que no existen especies catalogadas en el área de actuación, siendo todas las especies de vertebrados presentes en el ámbito de estudio comunes en la Comunidad de Madrid, por lo que sus poblaciones no presentan ningún grado de amenaza o peligro.

En cuanto a las figuras de protección, consta, según la cartografía referente de Vías Pecuarias del Geoportal IDEM de la Comunidad de Madrid, que adyacente al límite al oeste del ámbito de estudio se localiza la vía pecuaria “Vereda del Quinto”, a 94 m al norte la “Vereda de Valdecarros” y atravesando el ámbito de estudio de norte a sur en el lado oeste se sitúa la “Vereda de los Leñeros”. Esta última tiene un tratamiento específico en el Plan Especial y en el presente informe.

No constan otras figuras de protección. Por otro lado, se señala en el documento ambiental estratégico, ni en el Catálogo de Bienes de Interés Cultural, el Catálogo de Elementos Protegidos y el Catálogo de Elementos Singulares del Ayuntamiento de Madrid, se encuentra ningún elemento protegido en el ámbito de estudio.

El paisaje que conforma el entorno de la actuación, se señala en el documento ambiental estratégico, cuenta con elementos distintivos, tanto por la variedad de edificaciones como la diferencia de texturas y colores, que aportan cierta complejidad y valor al paisaje urbano circundante al Plan Especial.

No constan riesgo potencial de inundación ni riesgo elevado por arcillas expansivas. La zona es de baja sismicidad y la zona cuenta condiciones constructivas aceptables y no precisa de preparación especial previa de cimentaciones

2.4.4 Efectos ambientales de la propuesta del Plan Especial



Se señala en el documento ambiental estratégico que no es objeto de la evaluación ambiental estratégica del Plan Especial evaluar el proyecto del Gran Premio de España de Fórmula 1 ni otros eventos que puedan desarrollarse dentro de los límites del Plan Especial o parcialmente en conjunto con ámbitos contiguos. El argumento, señala el mismo documento, es que la diversidad, falta de concreción actual y elevada casuística de estos eventos y la temporalidad de los mismos no permiten cuantificar, ni siquiera identificar, los impactos de los mismos, tales como las emisiones de ruido o atmosféricas, la generación y gestión de residuos, los efectos socioeconómicos o sobre la movilidad, efectos sobre la salud pública, ni establecer la huella de carbono derivadas de su realización.

No obstante, como ya se ha indicado, esta Dirección General ha tramitado simultáneamente la evaluación de impacto ambiental del proyecto de circuito automovilístico, que incluye una valoración de impactos que ha sido considerada en el presente informe y han dado lugar a una serie de condiciones para el Plan Especial, como se refleja más adelante.

Se han valorado identificado y analizado en el documento ambiental estratégico las principales alteraciones generadas por la ejecución de las actuaciones derivadas del cambio de uso previsto en el Plan Especial:

- Efectos sobre el cambio climático y la calidad del aire

Se ha realizado una estimación de las emisiones asociadas a los consumos energéticos del incremento de edificabilidad del uso dotacional de servicios públicos, y que se recogen en el Anexo E5 del Plan Especial. En el documento ambiental estratégico se considera que parte del consumo eléctrico podría satisfacerse mediante energías renovables generadas in situ (principalmente mediante cubiertas fotovoltaicas), porcentaje que el propio documento considera razonable teniendo en cuenta las exigencias del Código Técnico del CTE (Documento Básico HE5) y la disponibilidad de superficie para albergar este tipo de instalaciones, especialmente paneles solares en las cubiertas de gran superficie de las futuras edificaciones. Por otra parte, el 70% las necesidades de agua caliente sanitaria (ACS) de los edificios tal y como determina el Documento Básico HE4, podrá satisfacerse mediante energías renovables.

También se ha realizado la estimación de la Huella de Carbono en la situación futura. Además, se han considerado una serie de medidas a adoptar por la propuesta en materia de ahorro y eficiencia Energética, de manera que la afección generada sobre la calidad del aire y el cambio climático por la propuesta recogida en el Plan Especial se valora como Compatible en el documento ambiental estratégico como No significativas las emisiones durante la fase de obras.

- Contaminación acústica

El estudio acústico presentado contempla el incremento en el tráfico del viario del entorno del PE, como consecuencia de la mayor atracción asociada al aumento de superficie edificada que el PE posibilita, todo ello basado en las revisiones del Estudio de Tráfico y Movilidad.

En la documentación presentado se considera que, a largo plazo (día promedio anual) ese incremento de tráfico sería poco significativo, de modo que los niveles sonoros ambientales del escenario postoperacional apenas diferirían de los del escenario preoperacional.

En el interior del recinto ferial, las áreas ordenadas pormenorizadamente por el PE para acoger la edificación del uso dotacional de servicios públicos (SS) se mantendrían en su totalidad por debajo de los valores correspondientes a los OCA de aplicación al área acústica de tipo c/IV en la que se encuentra el recinto (73 dBA Día/Tarde y 63 dBA Noche).



El área reordenada para SS al suroeste, ocupada actualmente por los aparcamientos blanco (camiones) y azul, se encontraría protegida del ruido procedente de la calle Ribera del Sena por la presencia del edificio auxiliar existente, que actuaría como barrera, de modo que los niveles sonoros serían inferiores a 55 dBA en los periodos Día y Tarde y a 50 dBA en el periodo Noche, siendo por ello adecuados para acoger nuevas edificaciones destinadas a actividades feriales o complementarias, al ser estos niveles compatibles incluso con los OCA propios de áreas tipo e/I (60 dBA Día/Tarde y 50 dBA Noche).

En las áreas exteriores al recinto ferial que también forman parte del PE, calificadas como zona verde básica, aunque sobre diferentes áreas de sensibilidad acústica, los niveles sonoros ambientales se mantendrían en valores compatibles con los OCA correspondientes en cada caso.

En cuanto a las áreas acústicamente sensibles colindantes con el ámbito del PE, tras el desarrollo de éste en ellas tampoco se verían alterados de forma apreciable los niveles sonoros actuales, de modo que tanto en el triángulo terciario al Sur (área de tipo d/III) como en el área tipo a/II al este (Club de Golf Olivar de la Hinojosa y parque Juan Carlos I) los niveles se mantendrían también por debajo sus correspondientes OCA.

Además, el estudio acústico plantea una serie de medidas preventivas y recomendaciones. Con todo ello, el documento ambiental estratégico considera Compatible la fase de uso y también las de obras con los niveles acústicos en el interior y exterior.

- Efectos sobre la geología y geomorfología

De acuerdo con el documento ambiental estratégico, el área de actuación se sitúa sobre arenas arcósicas de grano grueso y arcillas pardas y rojizas de amplia distribución en la Comunidad de Madrid. Por tanto, los materiales geológicos no presentan singularidad geológica/geomorfológica alguna. Las actuaciones previstas de construcción no generarán cambios relevantes en el relieve de la zona de estudio, ni producirán cambios o afecciones sobre la geología, por lo que el impacto se valora en el documento ambiental estratégico como No significativo como consecuencia del desarrollo del Plan Especial.

- Efectos sobre los suelos

Se ha realizado un estudio de caracterización de suelos teniendo en cuenta las determinaciones recogidas en artículo 33 de la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, en el que se concluye a partir del análisis de las imágenes consultadas, que en las áreas donde el Plan Especial propone una modificación de la ordenación pormenorizada no se observan indicios ni fuentes potenciales de contaminación, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

Se proponen, por otra parte, en el propio estudio de suelos, una serie de medidas para la fase de obras y de la explotación, por lo que el documento ambiental estratégico considera que el impacto generado será Compatible.

- Efectos sobre los sistemas hidrológicos

Dada la pequeña superficie del ámbito en relación con el gran tamaño de la masa de agua Madrid: Guadarrama-Manzanares, la alteración de las aguas subterráneas en el ámbito se considera prácticamente nula en el documento ambiental estratégico. En el mismo, no obstante, se establecen varias medidas a adoptar en fase de obras cuyo objetivo es evitar vertidos y contaminación de las aguas subterráneas. Por tanto, el efecto producido sobre las aguas



subterráneas como consecuencia del desarrollo del Plan Especial se considera Compatible en el documento ambiental estratégico.

- Efectos sobre la vegetación

El documento ambiental estratégico destaca que el Plan Especial se desarrolla en un entorno urbano totalmente consolidado, con ausencia de vegetación natural y/o potencial. El Plan Especial supone que las áreas ajardinadas que actualmente conforman pequeños espacios residuales se concentren para conformar áreas de mayor tamaño, lo que mejora su funcionalidad y aprovechamiento real y, con ello, la calidad ambiental del espacio público, sin que esto suponga disminuir la superficie ajardinada del entorno, defiende el documento ambiental estratégico.

Respecto al arbolado existente, consta entre la documentación del Plan Especial un inventario del arbolado presente en aquellas áreas en las que el Plan Especial contempla cambios en la propuesta de calificación respecto a la situación actual. En tal inventario se han establecido un total de 21 teselas afectadas por cambios en la ordenación pormenorizada. El arbolado presente en las teselas nº 13 a 21 pasará a incluirse dentro de espacios libres ajardinados, por lo que, a pesar de haberse inventariado, no se contempla su eliminación.

Se han inventariado un total de 903 árboles. En áreas en las que la propuesta de ordenación pormenorizada puede conllevar la eliminación de pies arbóreos existentes se cuentan 549 ejemplares. Las especies mayoritarias, *Prunus cerasífera* var. *Pissardii* (ciruelo persa) y *Platanus x hybrida* (plátano de sombra) suman más del 80% del arbolado inventariado en estas zonas. Se trata de especies ampliamente distribuidas, sin ningún grado de protección, caracterizadas por su uso en jardinería y su resistencia a las condiciones de continentalidad del clima de la zona central de la península.

Ninguno de los ejemplares se encuentra incluido dentro del Decreto 18/1992, de 26 de marzo por el que se aprueba el Catálogo Regional de especies amenazadas de fauna y flora silvestres y se crea la categoría de árboles singulares. Asimismo, ninguno de estos ejemplares forma parte de los Bienes que integran el patrimonio cultural de la Comunidad de Madrid, de conformidad con lo establecido en la Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid.

Además de la vegetación arbórea inventariada se observaron otras especies arbustivas como retamas, tarayes, sauces y ejemplares arbóreos juveniles de *Catalpa bignonioides*.

El efecto sobre la vegetación y usos del suelo como consecuencia del desarrollo del Plan Especial se considera Compatible en el documento ambiental estratégico.

- Efectos sobre la fauna

Las especies que viven en esta zona están muy adaptadas a la presencia humana, no citándose especies catalogadas, siendo todas ellas comunes en la Comunidad de Madrid, por lo que sus poblaciones no presentan ningún grado de amenaza o peligro, señala el documento ambiental estratégico. Además, el biotopo existente en el ámbito de estudio está conformado por el medio urbano. Por tanto, el efecto generado sobre la fauna como consecuencia del Plan Especial se considera No significativo en el propio documento ambiental estratégico.

- Efectos sobre el paisaje

La ubicación de la zona de estudio en pleno ámbito urbano hace que carezca, por tanto, de elementos de paisaje natural de interés y valor ambiental desde el punto de vista perceptual que motiven su conservación, se afirma en el documento ambiental estratégico. El desarrollo del Plan



Especial supondrá una modificación del paisaje urbano de la zona de estudio, creando un espacio que se integrará en el paisaje circundante al contemplarse para el desarrollo del ámbito edificaciones de alturas similares a las de los edificios colindantes.

Por otro lado, el traslado de las áreas ajardinadas afectadas por las nuevas zonas edificables a los terrenos situados en el extremo norte del ámbito permitiría dotar a este espacio de unas características paisajísticas muchas más favorables a las que estos terrenos tienen en la actualidad. Por todo ello, el documento ambiental estratégico considera que la actuación supondrá un efecto Compatible sobre el paisaje urbano de la zona de estudio.

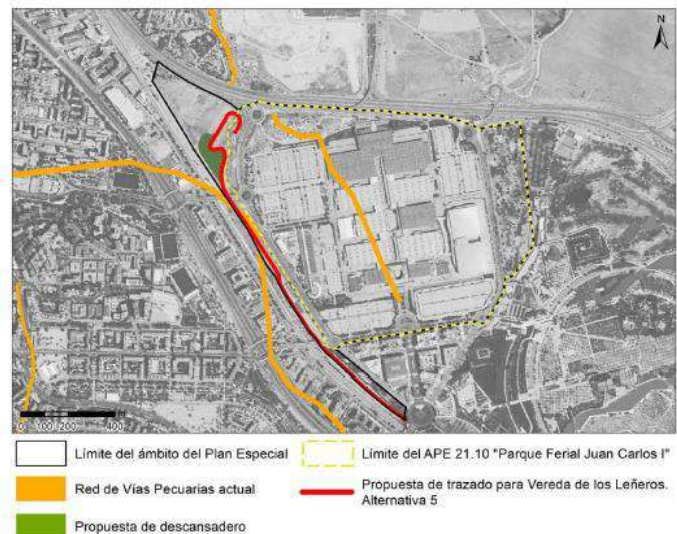
- Efectos sobre Figuras de Protección

El efecto generado por el desarrollo del Plan Especial para el caso de Espacios Naturales Protegidos, espacios Red Natura 2000, Montes de Utilidad Pública o Preservados, IBAs y Hábitats de Interés Comunitario resulta inexistente, dado que no existe coincidencia de estos espacios y la zona del Plan Especial.

Sin embargo, en el caso de vías pecuarias, teniendo en cuenta que en la nueva propuesta de trazado dota a este espacio de funcionalidad y da continuidad a la actual red de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, el trazado propuesto generará un efecto POSITIVO sobre dicha red, siempre de acuerdo con el documento ambiental estratégico.

Cabe indicar que, de acuerdo con el informe del Área de Vías Pecuarias, la vía pecuaria Vereda de los Leñeros se clasifica con una longitud de 1,5 km y una anchura de 20,89 m.

Entre las alternativas contempladas para el desvío de la vía pecuaria por efecto de la ordenación propuesta, se ha seleccionado la alternativa 5, tal y como se muestra en el esquema adjunto.



- Efectos sobre el patrimonio cultural y arqueológico

Indica el documento ambiental estratégico que, consultados el Catálogo de Bienes de Interés Cultural, el Catálogo de Elementos Protegidos y el Catálogo de Elementos Singulares del Ayuntamiento de Madrid, se comprueba que no se encuentra ningún elemento protegido en el ámbito de estudio. Por tanto, el desarrollo del Plan Especial no supone, a priori, ningún efecto sobre el patrimonio cultural y arqueológico por lo que el impacto se considera Inexistente en el documento ambiental estratégico, si bien la valoración definitiva estará condicionada por el contenido de la Resolución que emita la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Comunidad de Madrid.

No obstante, de acuerdo con el informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español de fecha 20 de septiembre de 2024, obrante en el expediente, en el ámbito global del Plan Especial se encuentra el BIP, La Hinojosa I, viaje de agua del S. XVIII, si bien las



modificaciones propuestas actualmente por el mismo no afectarían al área donde éste se ubica, debido a que en esa zona ya no se plantea edificar. En cualquier caso, debido a que el elemento protegido es una estructura lineal, que puede presentar diferentes ramificaciones, y cuyo trazado exacto se desconoce, se deberá llevar a cabo un control arqueológico intensivo de todos los movimientos de tierras necesarios para la ejecución de las obras, de acuerdo con el mismo informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español.

- Incremento de riesgos sobre la población y el medio ambiente

El área de actuación se incluye dentro de las áreas con condiciones constructivas aceptables. En cuanto al riesgo por expansividad de arcillas es de bajo a moderado. Por otro lado, no existe riesgo de inundabilidad de los terrenos. No constan riesgos por radón y el riesgo de peligrosidad sísmica en la zona es muy bajo. Los fenómenos meteorológicos de la zona de actuación no suponen un riesgo para el desarrollo de la actuación propuesta en el Plan Especial, ni se observan riesgos nucleares ni la instalación de establecimientos afectados por la normativa SEVESO.

Por todo ello, los riesgos sobre la población y el medio ambiente derivados del desarrollo del Plan Especial se consideran No significativos en el documento ambiental estratégico.

- Estructura socioeconómica

De acuerdo con el documento ambiental estratégico, la transformación del recinto ferial diversificando los usos que pueden implantarse en él conlleva beneficios significativos para la comunidad y para la ciudad en general. La modificación que se propone en la ordenación del ferial a través del Plan Especial permite aprovechar al máximo el espacio y organizar, además de las ferias, eventos deportivos, congresos, exposiciones y conferencias. Esto aumenta la utilidad del lugar y atrae a una variedad más amplia de personas durante todo el año y a diferentes horas del día, lo que mantiene viva una zona de la ciudad que, de otra forma, quedaría vacía fuera del horario y el calendario de las diferentes ferias. De esta forma, a través de la diversificación de usos se revitalizan áreas urbanas que antes podrían haber estado infrutilizadas.

Por tales argumentos, el documento ambiental estratégico considera que el Plan Especial supondrá un efecto Positivo a la estructura socioeconómica del municipio.

- Salud pública (sanidad ambiental)

Las molestias a la población derivarán en buena medida de la ejecución de las obras de que se desarrollen en el ámbito del Plan Especial. Sin embargo, destaca el documento ambiental estratégico, las labores de demolición serán poco significativas (fundamentalmente pavimentaciones de áreas de aparcamiento) y construcción se restringen únicamente a la fase de obras, por lo que las emisiones de polvo en suspensión y partículas derivadas del funcionamiento de la maquinaria serán temporales y dada la superficie de actuación, no resultan significativas. En lo relativo a las propagación y fomentos de alergias, entre las medidas preventivas se han recogido limitaciones en cuanto a la plantación de especies con alta incidencia alérgica. Teniendo en cuenta la adopción de estas medidas, el impacto se valora como Compatible en el documento ambiental estratégico.

- Sistema de saneamiento

De acuerdo con los resultados obtenidos, el caudal medio de aguas negras que se generarán tras la propuesta recogida en el Plan Especial es de 27,99 l/s y un caudal punta de 54,01 l/s. Esto supone un incremento de caudal medio de 1,07 l/s y 1,80 l/s de caudal punta respecto a la situación actual. En cuanto a los caudales pluviales que serán generados una vez desarrollado el ámbito, el



caudal de escorrentía pluvial de la superficie del ámbito del APE M 21.10 correspondiente a un período de retorno de 10 años es de 11,28 m³/s. Ello supone una ligera disminución de la generación de pluviales vertidos a la red de 0,51 m³/seg para el período de retorno de 10 años respecto a la situación actual.

En el caso del saneamiento del APE 21.10, se dispone de una red interior de saneamiento de pluviales y fecales, y que vierte a los colectores de titularidad municipal ubicados en diferentes puntos de la calle de la Ribera del Sena al oeste, Avenida del Partenón al sur y Vía de Dublín al este y noreste.

En todo lo que haga referencia a las condiciones que debe cumplir la red de saneamiento, así como sus elementos, el documento ambiental estratégico se remite al articulado de las Normas Urbanísticas del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid, así como a la Ordenanza de Gestión y Uso Eficiente del Agua en la Ciudad de Madrid Por todo ello, teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, el desarrollo propuesto se considera Compatible con el sistema urbano.

- Efectos sobre la movilidad sostenible

Se ha realizado un estudio de tráfico que ha partido de la situación de tráfico existente durante una jornada representativa de alta actividad en IFEMA, a la que se ha añadido posteriormente la contribución esperable como consecuencia de la mayor actividad que permitiría el desarrollo del Plan Especial, asumiendo que ambas podrían darse simultáneamente.

Bajo las hipótesis de cálculo adoptadas, los resultados han mostrado que el desarrollo del PE no tendrá un impacto significativo sobre circulación local, dado que la en la práctica totalidad de los tramos viarios analizados los niveles de congestión en la situación postoperacional se mantendrían inalterados respecto a la situación preoperacional.

Asimismo la formación de colas en los puntos de acceso a los aparcamientos no superarían la capacidad de almacenamiento disponible en cada uno de ellos, salvo en el caso del aparcamiento naranja-verde (el de mayor demanda prevista según las hipótesis conservadoras adoptadas), situación teórica que, en caso de llegar a producirse, podría resolverse habilitando temporalmente uno de los terminales de salida para permitir también entradas durante la hora punta de entradas.

En cuanto a la repercusión sobre la circulación interior de la reubicación del aparcamiento de camiones, se ha analizado el funcionamiento de ambas configuraciones (actual y prevista) durante las horas punta. Debido al tráfico puntual que soportaría el acceso de camiones en esas franjas, incluso con la contribución adicional asociada al Plan Especial, las demoras experimentadas serían mínimas en las dos configuraciones, con un buen nivel de servicio en todos los movimientos no prioritarios.

Como conclusión general del estudio de tráfico, el documento ambiental estratégico extrae que la propuesta de Plan Especial que se realiza será perfectamente viable desde el punto de sus repercusiones sobre la movilidad y el tráfico del entorno urbano en el que se encuentra. Por ello, el efecto generado por el desarrollo del Plan Especial sobre el tráfico y la movilidad en la zona de estudio se considera Compatible.

2.4.5 Estudios específicos

Se han realizado una serie de estudios específicos, cuyas conclusiones se resumen a continuación.

- Estudio sobre calidad del aire y sostenibilidad energética (Ordenanza 4/2021 y Ley 7/2021)



En lo relativo a las condiciones predictivas a futuro debido al cambio climático, el estudio extrae conclusiones muy generales, derivadas de los cambios en la duración de las olas de calor junto con la reducción de las heladas en invierno, y que implican mayores temperaturas máximas, veranos más duros con aumento de las olas de calor, inviernos más suaves, estabilización de las precipitaciones y aumento de las estaciones, lo que dará lugar una menor cantidad de agua disponible en el medio (suelo, ambiente superficial, pequeñas zonas húmedas). Por lo tanto, concluye el estudio, el ámbito afectado ha de adaptarse a unas nuevas condiciones de desertización y condiciones extremas de temperaturas altas.

En lo relativo a la eficiencia energética, el estudio cita las determinaciones recogidas en los artículos 43 y 44 de la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad, para concluir en que, con el fin de aprovechar al máximo las posibilidades que la arquitectura pasiva ofrece para la reducción de la demanda energética y la optimización de la eficiencia energética, propone una serie de medidas, como utilizar criterios de orientación de espacios que favorezcan la ventilación de espacios y circulación de aire, la optimización de la radiación solar para el calentamiento pasivo y la iluminación interior y el empleo de elementos paisajísticos o de agua que favorezcan el enfriamiento evaporativo para reducir la demanda típica de climatización, especialmente en verano.

- **Estudio de tráfico y movilidad**

El estudio analiza el incremento de edificabilidad y la reordenación de las áreas donde esta puede materializarse y, por otro, la reorganización parcial del aparcamiento interior en la zona oeste, así como los condicionantes de la estructura de la movilidad del ámbito y su entorno.

El estudio concluye que el desarrollo del PE no tendrá un impacto significativo sobre la circulación local, dado que la en la práctica totalidad de los tramos viarios analizados los niveles de congestión en la situación postoperacional se mantendrían inalterados respecto a la situación preoperacional. Tampoco se deduce un impacto apreciable sobre las condiciones de circulación interior en esta zona como consecuencia del cambio de ubicación del aparcamiento de camiones.

- **Estudio acústico**

El estudio especifica que no valora el proyecto del Gran Premio de España de Fórmula 1 ni el resto de los eventos que puedan desarrollarse dentro de los límites del Plan Especial o parcialmente en conjunto con ámbitos, argumentando que contiguos la diversidad, falta de concreción actual de estos eventos y la temporalidad de los mismos no permiten cuantificar ni siquiera identificar los impactos de los mismos, tales como las emisiones de ruido o atmosféricas, la generación y gestión de residuos, los efectos socioeconómicos o sobre la movilidad, efectos sobre la salud pública, ni establecer la huella de carbono derivadas de su realización. No obstante, como ya se ha señalado, esta Dirección General ha tramitado simultáneamente la evaluación de impacto ambiental del proyecto de circuito automovilístico, que incluye una valoración de impactos que ha sido considerada en el presente informe y ha dado lugar a una serie de condiciones para el Plan Especial, de acuerdo con el siguiente apartado.

3. INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE CIRCUITO DE F1

Mediante resolución de fecha 20 de diciembre de 2024, con nº de registro 30/163237.9/24, esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular formuló informe de impacto ambiental del proyecto de “circuito de carreras de Fórmula 1 en Madrid”, promovido por IFEMA Madrid.



3.1. Descripción general del proyecto

Como se lee en el citado informe de impacto ambiental, el proyecto consiste en la construcción de un circuito de carreras en el perímetro exterior del recinto ferial de IFEMA, así como en su Ampliación III, con una longitud total de 5.474 m y una superficie total de actuación de 1.440.06254 m² (144,01 ha). El circuito se traza principalmente sobre viales ya existentes (parcela sur), con la excepción de un segmento en la parcela correspondiente a la Ampliación III de IFEMA (parcela norte), donde se conforma principalmente en una curva de radio amplio. Las dos parcelas implicadas están interconectadas a través de los túneles de Valdebebas y de IFEMA Madrid bajo la M-11, posibilitando así la continuidad entre ellas.

El Proyecto incluye la definición constructiva preliminar de las instalaciones generales del circuito de carreras semipermanente y su uso como contenedor del Gran Premio (GP) de Fórmula 1, así como con los entrenamientos y carreras adicionales, que se celebrarán anualmente durante un periodo de 10 años (al menos entre los años 2026 a 2035). También incluye el resto de infraestructuras básicas necesarias, accesos y salidas, viales, vallado perimetral e infraestructuras de saneamiento, pluviales, abastecimiento, eléctricas y de alumbrado, particularmente para la zona norte.

La mayoría de las infraestructuras contempladas en el proyecto son de carácter temporal, a excepción de los viales, accesos y drenajes, que serán de carácter permanente durante al menos diez años. Una vez transcurrido este periodo, estas infraestructuras serán desmontadas, a menos que se contemple en ese momento otro uso para ellas.

Tras las obras previstas en las parcelas, el estado proyectado presentará las siguientes infraestructuras:

- Un circuito de carreras que recorrerá las calles de Ribera del Sena, Vía Dublín y Francisco Umbral, así como vías interiores del recinto ferial de IFEMA. La mayor parte del recorrido transcurre por vías propias del IFEMA, siendo necesaria la utilización de 1.320 metros de vías públicas, correspondientes con las calles Ribera del Sena y Francisco Umbral. Será necesaria además la construcción de aproximadamente 1.400 m en la zona norte.

Los suelos empleados se constituirán mediante asfalto sobre una capa de zahorra y suelos estabilizados con cemento, además de una serie de suelos escogidos por sus propiedades físicas y químicas para resistir el peso de los vehículos. En ciertas zonas será imprescindible efectuar una modificación en los taludes y una reestructuración de las capas del paquete vial para lograr los niveles deseados por la Federación Internacional de Automovilismo (FIA).

El circuito dispondrá de una serie de elementos de protección que constituyen el sistema de seguridad del circuito, y se dividen en barreras, sistemas de absorción de energía y vallados, todos elementos temporales.

Tanto en la parte a construir del circuito como en las vías públicas que se modifiquen para la carrera de Fórmula 1, los drenajes serán de tipo canal o ranura, atornillados y de clase D400 o superior.

Se dispondrá iluminación como elemento de seguridad del circuito, así como paneles de iluminación publicitarios y de carácter informativo.

- Infraestructuras básicas necesarias para la celebración del Gran Premio en la parcela norte.
- Red de saneamiento: diseñada para evacuar aguas pluviales y residuales utilizando un sistema unitario que dirige estas aguas por gravedad hacia la red general de saneamiento del municipio



de Madrid. La red conecta con el colector principal de 1800 mm de diámetro ubicado en la Glorieta de Antonio Perpiñá.

- Red de abastecimiento y riego. Incluye varias infraestructuras, como tuberías de abastecimiento y agua regenerada, válvulas, desagües, hidrantes, ventosas, acometida a ramal de abastecimiento y arquetas de válvulas.
 - Red de comunicaciones. Contempla canalizaciones, arquetas y cámaras necesarias para el tendido de cables de telefonía y otros elementos auxiliares.
 - Red de distribución de gas. Comprende la obra civil necesaria para la implantación de conducciones de polietileno para gas natural.
 - Red de energía eléctrica. Incluye la ejecución de zanjas, instalación de tuberías y conductos, tendido de cables, instalación de arquetas y relleno de las zanjas.
 - Red de alumbrado. Incluye la canalización de líneas subterráneas, instalación de columnas y báculos, líneas de alimentación subterráneas, tomas de tierra, luminarias, etc.
 - Red de seguridad perimetral: Incluye cámaras de vigilancia, sistemas de control de acceso y otros dispositivos de seguridad.
 - Vallado perimetral a base de malla de simple torsión.
 - Pavimentación de un total de 108.715,72 m² (explanada, calzada, pavimentos de hormigón, adoquín, baldosas, losetas, acera...).
- Elementos temporales repartidos por todo el ámbito, tales como gradas, Fan Zone y Club Áreas, así como la implementación en los pabellones de IFEMA del Paddock Club, Boxes y Pit Lane (Zonas donde se ubican los equipos y sus garajes y se realizan tareas tales como la preparación y mantenimiento de los vehículos, repostaje, cambios de neumáticos, reuniones de equipo, dirección y monitorización de vehículos y estacionamiento de camiones de los equipos). Se instalará un grupo electrógeno y una central de producción de aire comprimido para alimentar boxes provisionales en caso de emergencia.
- Lugares destinados al almacenamiento de combustible. En los aparcamientos aledaños a los pabellones 1 y 3, se instalará una zona dedicada al almacenamiento del combustible. Dentro de esta zona, se aparcarán 10 camiones refrigerados cargados con bidones herméticos de 200 litros de combustible, así como otros fluidos potencialmente contaminantes, como aceite y líquido refrigerante. Tanto el combustible como el resto de fluidos serán transferidos a la zona de boxes de modo previo a cada sesión de entrenamiento o carrera. La capacidad máxima de almacenamiento de combustible en la zona de boxes será de 36.000 l.
- Durante el Gran Premio, se podrá utilizar el centro médico existente en el núcleo de conexión entre los pabellones 7 y 9, añadiendo dos salas de reanimación, una ducha y una plataforma de aterrizaje para helicópteros (esta última podría situarse en el aparcamiento frente al centro médico).
- Los caminos de accesos presentarán la misma ubicación y características que el acceso existente en la actualidad, desde la Avenida del Partenón, en la zona sur del recinto. Se proyecta la ampliación de los accesos a la parcela norte, pasando a contar con más accesos para el público desde la Avenida del Partenón y Vía Dublín.
- El desalojo de los espectadores se realizará de igual manera a través de la Avenida del Partenón, por medio de varias salidas. Se proyectan nuevas salidas de emergencia y una red vial interna que conectará diferentes zonas del recinto, además de áreas de aparcamiento ubicadas estratégicamente.

Las obras para acondicionar el terreno se centrarán en la mejora o construcción de viales, accesos y drenajes, así como en la ejecución de taludes y la reconstrucción de los estratos del paquete vial necesarios para alcanzar los nuevos niveles deseados. Se realizarán movimientos de tierras en la



parcela norte para la construcción del circuito, así como la construcción de las infraestructuras básicas adicionales necesarias. La estructura de las vías públicas se reconstruirá según los estándares técnicos requeridos. Esto incluye la eliminación de islas paisajísticas y rotondas existentes, que serán pavimentadas de nuevo para formar parte del trazado del circuito. Este proceso incluye la excavación y eliminación de vegetación y estructuras no necesarias.

De forma previa a la celebración del evento se prevén las siguientes actuaciones:

- Señalización de accesos y de la zona de trabajo, implementando medidas de señalización y protección a terceros, así como medidas de seguridad y salud en obra según la legislación vigente.
- Montaje de gradas, Fan Zone y Club Áreas, sistemas de iluminación, elementos de protección, así como pasarelas de paso y cargas de uso.
- Se acondicionarán los pabellones de IFEMA para la puesta en marcha del Paddock Club (zona técnica), Pit Lane (carril designado para la entrada a Boxes), Boxes, Control Room (centro de control), Hospitality Areas (centro médico), Media Center (sala de prensa), Motor Homes (zona de estacionamiento de las autocaravanas de los equipos) y Timekeeping (sala de cronometraje).

3.2. Impactos ambientales, medidas correctoras y programa de vigilancia ambiental

El informe de impacto ambiental de 20 de diciembre realiza un resumen de la identificación y análisis de los posibles impactos sobre los diferentes factores ambientales y en sus etapas principales (obras de construcción y acondicionamiento, montaje/desmontaje del Gran Premio, etapa de actividad y etapa de desmantelamiento), con una posterior valoración de los mismos, teniendo en cuenta los efectos sobre la calidad del aire y cambio climático, la geología, geomorfología y suelos, las aguas superficiales y subterráneas, la vegetación y la fauna, el patrimonio cultural, el medio socioeconómico, así como la vulnerabilidad del proyecto y el entorno ante riesgos de accidentes o catástrofes. Se realiza también un resumen de las medidas propuestas por el promotor.

Por otro lado, se analiza el Plan de vigilancia ambiental específico en fase de obras que plantea el promotor para garantizar el cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias previstas en su documento ambiental. Tal plan incluye visitas periódicas a obra, tras cada una de las cuales se redactará un acta donde se recojan las tareas realizadas durante la misma y el grado de cumplimiento de las medidas, redactando un Informe Final con los resultados obtenidos, con el control de la aplicación de diversos aspectos.

También se describe en el informe de impacto ambiental que el promotor realizará un seguimiento individual de cada una de las ediciones del GP de España, con el objeto de verificar y constatar la correcta aplicación y eficacia de las medidas establecidas. Esta vigilancia será realizada por un responsable de seguimiento ambiental, ajeno a la organización, que deberá redactar una memoria ambiental en cada GP, así como una memoria anual, realizando una valoración conjunta con conclusiones prácticas.

El informe de impacto ambiental considera muy relevante la vigilancia y control acústico, debiendo disponerse un sistema de monitorización de los niveles sonoros en tiempo real, al menos en los puntos de control cuyos registros puedan consultarse telemáticamente en tiempo real, permitiendo adoptar las medidas correctoras oportunas a cualquier indicio de superación de los umbrales permitidos.

Igualmente relevante es la vigilancia de la medida compensatoria de reforestación y restauración de la parcela norte, para asegurar el éxito de las acciones implementadas y la sostenibilidad a largo plazo del proyecto. Este seguimiento permitirá evaluar el impacto de las acciones realizadas y realizar ajustes necesarios para optimizar los resultados.



Igualmente, se destaca que el promotor creará una Oficina de Vigilancia Ambiental (OVA) para llevar a cabo la ejecución y seguimiento del Plan de Vigilancia Ambiental (PVA). Esta oficina será la responsable de compartir los informes del PVA con las partes interesadas.

3.3. Condiciones fijadas en el informe de impacto ambiental

El informe de impacto ambiental respecto al proyecto de “Circuito de carreras de Fórmula 1”, promovido por IFEMA Madrid, no considera necesario que la alternativa 2 seleccionada en la documentación ambiental presentada, sea sometida al trámite de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de la Ley 21/2013, siempre que se cumplan una serie de condiciones y únicamente en el caso de que se disponga de la suspensión de los índices de calidad acústica, en virtud de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, emitida por el Ayuntamiento de Madrid. En caso de no obtenerse la mencionada suspensión de los índices de calidad acústica, el proyecto de “Circuito de carreras de Fórmula 1”, requeriría de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario antes de su autorización.

Tales condiciones derivan, por un lado, de los distintos informes y autorizaciones sectoriales que se recogen en el propio informe de impacto ambiental. Por otro lado, el informe de impacto ambiental fija una serie de condiciones generales al proyecto, así como condiciones relativas a la protección de la calidad del aire y el cambio climático, la protección de los suelos y las aguas, la gestión de los residuos, la protección y conservación de la vegetación, la fauna, los hábitats naturales y la restauración ambiental, el patrimonio cultural y la vigilancia ambiental.

4. DETERMINACIÓN DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

De acuerdo con el artículo 30 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, “el órgano ambiental consultará a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas”. Las consultas concretas realizadas en este expediente se encuentran detalladas en el epígrafe específico dentro de “Antecedentes”.

En virtud del artículo 31 de la Ley 21/2013, la Dirección General de Transición Energética y Economía Circular de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, teniendo en cuenta la documentación presentada, los informes recibidos las consultas realizadas descritas en el apartado de antecedentes y de conformidad con los criterios establecidos en el anexo V, se emite el siguiente informe ambiental estratégico que es preceptivo y determinante y concluye la evaluación ambiental estratégica simplificada.

5. INFORME AMBIENTAL ESTRATÉGICO

De acuerdo con los criterios del Anexo V de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental:

Debido a que no se observan riesgos para la salud humana y el medio ambiente, siempre y cuando se establezcan las medidas propuestas en la documentación recibida y en el presente informe, ya que no se detectan valores o vulnerabilidad de los terrenos objeto del planeamiento urbanístico, teniendo en cuenta el hecho de que el Plan Especial se desarrolla en un entorno urbano totalmente consolidado y su escasa influencia sobre el planeamiento urbanístico del municipio y considerando, además, que deben cumplirse las condiciones fijadas en el informe de impacto ambiental de 20 de diciembre respecto al proyecto de “Circuito de carreras de Fórmula 1”, promovido por IFEMA Madrid, esta Dirección General no aprecia que el “Plan Especial de definición de Redes en el ámbito del Área de



Planeamiento Específico 21.10 Recinto del Parque Ferial Juan Carlos I y su entorno”, pueda suponer efectos significativos sobre el medio ambiente en los términos establecidos en el presente Informe Ambiental Estratégico, sin perjuicio de los informes de los órganos y entidades públicas previstos legalmente como preceptivos o que, por razón de la posible afección de los intereses públicos por ellos gestionados, deban considerarse necesarios conforme al artículo 57 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

5.1 Consideraciones a tener en cuenta para el desarrollo del Plan Especial

Se deberán tener en cuenta para el desarrollo del Plan Especial todas las medidas previstas en la documentación recibida, así como los siguientes condicionantes ambientales:

5.1.1 Consideraciones establecidas por los organismos consultados

5.1.1.1 Informe del Área de Vías Pecuarias

El informe de fecha 18 de septiembre de 2024, del Área de Vías Pecuarias, obrante en el expediente, informa favorablemente la modificación del trazado de la Vereda de los Leñeros que propone la propuesta de Plan Especial (alternativa 5), siempre que se tengan en cuenta las consideraciones que a continuación se reflejan, así como las señaladas en anteriores informes y las resultantes de la legislación vigente en razón de la materia.

- Cualquier vía pecuaria afectada se debe incluir con la calificación de **“Red Supramunicipal Vía Pecuaria Espacio Libre Protegido”** con el fin de asegurar la integridad y continuidad del dominio público pecuario, de modo que no se interrumpa el tránsito ganadero ni resulten obstáculos para los demás usos de la vía pecuaria.
- La “Red Supramunicipal Vías Pecuarias Espacio libre Protegido, uso “Vía Pecuaria”, será incluida en los documentos de la Memoria, Normativa, Fichas y Cartografías, así como en las leyendas.
- En todos los planos las vías pecuarias se reconocerán por una trama que las identifique en la leyenda como “Red Supramunicipal Vías Pecuarias Espacio Libre Protegido”, sin que ningún otro uso prevalezca sobre los del dominio público pecuario.
- Las infraestructuras lineales (tuberías, canalizaciones eléctricas, etc.) e instalaciones de casetas de obra o similares, se situarán fuera del dominio público pecuario. En el caso que se justifique la inexcusabilidad de su trazado, se solicitará la correspondiente **solicitud de ocupación de terrenos de vías pecuarias**, que se estudiará por el organismo competente en materia de vías pecuarias de acuerdo con lo establecido en el artículo 38 Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid. Solo podrá autorizarse la conducción subterránea de los servicios públicos proyectados, a efectos de suprimir el impacto ambiental y visual negativo que provocaría su ubicación en superficie, debiendo cumplirse las especificaciones técnicas y de seguridad previstas en la normativa vigente. Además se enterrarán con una profundidad mínima de 1 metro, siempre que sea técnicamente posible. En ningún caso deberán existir instalaciones que sobresalgan por encima del terreno.
- Se instalarán mojones de delimitación en la vía pecuaria debiéndose ajustar al modelo unificado del Área de Vías Pecuarias, así mismo se deberán colocar señales de vías pecuarias institucionalizadas. Los modelos de mojones y señales se detallan en el ANEXO I “Señalética de las vías pecuarias” del Decreto 7/2021. Los hitos o mojones se colocarán enfrentados uno a uno en los extremos del ancho de la vía pecuaria con el azulejo de la vaca hacía el centro de la vía



pecuaria y situados en los extremos del tramo a condicionar, se situarán en los cambios de dirección del nuevo trazado.

- De acuerdo con lo establecido en el artículo 43.e Prohibiciones especiales de la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, está expresamente prohibido el asfaltado o cualquier procedimiento semejante que desvirtúe la naturaleza de la vía pecuarias. Según la documentación presentada se quiere asfaltar el sendero deportivo que rodea el sector el cual tiene afección a vía pecuaria, en ningún caso se podrá trazar el mismo dentro de los límites de dominio público pecuario.
- Las vías pecuarias pertenecen al dominio público de las Comunidades autónomas, y en consecuencia son inalienables, imprescriptibles e inembargables, correspondiendo a la Consejería competente en materia de Vías pecuarias regular el uso de las mismas, defender su integridad superficial, asegurar su adecuada conservación, atribuyéndoles inequívocamente la condición de bienes demaniales, y garantizar el uso público para facilitar las comunicaciones agrarias y el tránsito ganadero; al tiempo que establece la conexión de las vías con actividades de contenido ecológico complementarias.

La tramitación del expediente se ha realizado, señala el informe del Área de Vías Pecuarias, observando las normas previstas en la Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, y su Reglamento (Decreto 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno).

5.1.1.2 Informe de la Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español

La Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español, en informe obrante en el expediente, informa favorablemente el documento del **Plan Especial APE M 21.10** “Parque Ferial Juan Carlos I y su Entorno”, **condicionado a la realización de un control y seguimiento arqueológico intensivo** de todos los movimientos de tierras que sean necesarios para la ejecución de las obras, incluidos los de instalaciones, cimentaciones, etc.

Para ello, el titular de la licencia deberá solicitar a la Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español, de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Comunidad de Madrid, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 61 de la Ley 8/2023 de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid, **la preceptiva autorización de actuaciones arqueológicas**, aportando el correspondiente proyecto arqueológico del área afectada, comprensivo de las medidas preventivas y correctoras que, en su caso, fuera preciso adoptar.”

5.1.1.3 Informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid

El informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, a efectos de lo dispuesto en el vigente art.16.6 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras es favorable, si bien plantea las siguientes consideraciones a tener en cuenta en la ejecución de las previsiones del Plan Especial.

En caso de resultar necesarias medidas de protección acústica, las mismas serán ejecutadas a cargo de promotores urbanísticos, pudiendo situarse en la zona de dominio público, previa autorización del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Al tratarse de un tramo urbano, resulta de aplicación el régimen de autorizaciones establecido en el art.47 de la Ley de Carreteras, que establece la competencia de la Dirección General de Carreteras en las actuaciones con afección hasta la zona de servidumbre del viario estatal.



Además, se deberá atender al art.28.5 de la Ley, que dispone: *Las licencias de uso y transformación del suelo que se concedan para la realización de actuaciones en las zonas de protección deberán quedar siempre expresamente condicionadas a la obtención de las autorizaciones a que hace referencia esta ley. Serán nulas de pleno derecho las autorizaciones administrativas y licencias que hayan sido otorgadas contraviniendo los preceptos de la presente ley.*

Por otro lado, si bien, atendiendo al alcance del Plan Especial (adición de un 4% de superficie edificable a la actual de IFEMA según lo permitido por la ordenación vigente), así como los antecedentes obrantes en relación con la ampliación de los actuales Recintos FERIALES (IFEMA III), y que el incremento de tráfico estimado no resultaría elevado, la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid considera que no sería previsible un impacto significativo en el viario estatal derivado del desarrollo del PE.

No obstante, el mismo informe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid indica que ello no exime de que el correspondiente Proyecto de Circuito de Fórmula 1 IFEMA, deba ser objeto de evaluación del impacto en la Red de Carreteras del Estado, conforme a lo dispuesto en la normativa sectorial, con presentación del correspondiente estudio de movilidad y las oportunas soluciones al tráfico, tanto en la ejecución de las obras como durante la celebración de los eventos, y todo ello en base al informe emitido a la DG de Transición Energética y Economía Circular de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior de la Comunidad Autónoma de Madrid por la Demarcación al respecto, de fecha 3 de septiembre de 2024 y nº de registro 24s00065515856, dentro de la tramitación del documento ambiental del citado proyecto.

Tal informe de la Demarcación de Carreteras fue tenido en cuenta en el informe de impacto ambiental emitido mediante resolución de fecha 20 de diciembre de 2024, con nº de registro 30/163237.9/24, de esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular, por lo que se estará a las prescripciones que fijó la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid sobre el proyecto de "circuito automovilístico de Fórmula 1" y que se recogen en el propio informe de impacto ambiental.

5.1.1.4 Informe de ADIF

De acuerdo con el informe de ADIF, las posibles afecciones futuras por ruidos o vibraciones en suelos colindantes con el ferrocarril corresponderán 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.

Por ello, señala ADIF, 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, debiendo dirigirse para su tramitación a la Gerencia de Área de Zonas de Afección Del propio ADIF.

ADIF también indica que, de acuerdo con la información disponible, no está prevista ninguna actuación de ampliación en el ámbito del Plan Especial si bien recuerda que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley del Sector Ferroviario, corresponde al Ministerio de Transportes y movilidad sostenible la planificación de la infraestructura ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General, y es de su competencia la información relativa a las infraestructuras ferroviarias que se están ejecutando. Además, se recuerda que según el artículo 7.2 artículo, será preceptivo y vinculante el informe del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Por ello, ADIF recomienda la consulta al Ministerio de Transportes y movilidad sostenible de la posible afección de los siguientes Estudios Informativos:



- Estudio Informativo de remodelación de la terminal de Vicálvaro y accesos viarios, y cuadruplicación de la vía de contorno, actualmente vigente.
- Estudio Informativo: Cercanías de Madrid. Actuaciones de mejora de la funcionalidad del tramo Hortaleza-San Fernando de Henares, el cual se encuentra con DIA y pendiente de aprobación.

5.1.1.5 Informe de la Dirección General de Urbanismo

De acuerdo con el artículo 67.3 de la 9/2001, de la Ley 7 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid debe presentarse un documento de refundición que refleje tanto las nuevas determinaciones como las que queden en vigor, a fin de reemplazar completamente la antigua documentación y que deberá conformar un documento técnico único y definitivo que se proponga para la aprobación definitiva.

Para elaboración del documento que, en su caso, va a ser objeto de aprobación provisional y definitiva resulta conveniente consultar el documento elaborado por la Dirección General de Urbanismo con fecha 3 de abril de 2018 “Recomendaciones de documentación técnica mínima de los Instrumentos de Planeamiento y Autorizaciones en Suelo Urbanizable No Sectorizado y No Urbanizable de Protección, en la Comunidad de Madrid”, elaboradas por la Dirección General de Urbanismo y que pueden consultarse en el Portal de Transparencia a través del siguiente enlace:

<https://www.comunidad.madrid/transparencia/recomendaciones-documentacion-instrumentos-planeamiento>

5.1.1.6 Informe de la Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid

En su informe, el Servicio de Evaluación Ambiental de la Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid señala que las normas urbanísticas deben garantizar la incorporación en los correspondientes proyectos de urbanización de las siguientes medidas adicionales a las ya planteadas en la documentación del Plan Especial:

1. Deberá estudiarse una solución constructiva acústicamente absorbente en la fachada de la ampliación oeste del edificio ZO.1 P.1 y del edificio ZO.1 P.2 que evite el incremento sonoro por reflexión y se minimice la afección en las viviendas existentes al otro lado de la M-40, tal y como se proponía en el informe emitido por el propio Servicio de Evaluación Ambiental con referencia 19274.
2. A la vista de la alta potencialidad solar de las cubiertas de los pabellones existentes, se consideran éstas un lugar óptimo para albergar paneles fotovoltaicos, así mismo se recomienda integrarlos en pérgolas fotovoltaicas en los aparcamientos, de manera que se favorezca un mejor aprovechamiento del suelo generando energía eléctrica renovable para los vehículos y resto de usos en el entorno próximo, la reducción del sobrecalentamiento de los vehículos y el pavimento y la disminución del efecto Isla de Calor, ahorrando energía.

La implantación de estos sistemas se adecua a lo establecido en la Estrategia de sostenibilidad Madrid 360, así como la Estrategia de Energía, Clima y Aire 2023-2030, de la Comunidad de Madrid, que promueven la eficiencia energética y fomentar el autoconsumo de fuentes renovables.

3. Todas las actuaciones que se lleven a cabo en los árboles y arbustos presentes en la zona de actuación deberán garantizar el cumplimiento del Libro IV de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano, relativo a las Normas de Protección de Zonas Verdes. También se deberá garantizar el cumplimiento de la Ley 8/2005, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano



de la Comunidad de Madrid. Cualquier actuación sobre el arbolado existente requerirá Informe previo favorable de la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes.

4. Conforme a los datos del Geoportal del Ayuntamiento de Madrid, el efecto isla de calor urbana es extremadamente alto en el ámbito, por lo que se deberán adoptar las medidas necesarias para mitigar este fenómeno y se recomienda incluir medidas específicas alineadas con las directrices del Programa Madrid + Natural, que engloba un conjunto de soluciones basadas en la naturaleza. Entre estas medidas se encuentra la implantación de cubiertas y fachadas verdes, que tendrían los siguientes beneficios:
 - Evitar las pérdidas de calor por la cubierta de los edificios, así como los sobrecalentamientos, reduciendo el consumo en climatización.
 - Crear jardines en las fachadas que puedan disfrutar los asistentes a las ferias.
 - Retener el agua de lluvia, mejorando las condiciones de drenaje urbano sostenible.
 - La vegetación en las cubiertas y fachadas ayuda a mejorar la calidad del aire al retener las pequeñas partículas que hay en el ambiente.
5. Los proyectos de ejecución deberán incluir estudios acústicos con el fin de identificar las actuaciones más molestas durante la fase de obras y establecer las medidas correctoras necesarias para minimizar la afección a la población. Entre estas medidas se propone que se cuente con la presencia, a pie de obra, de un técnico especialista en disciplinas ambientales, que dependerá de la Dirección de Obra y se encargará del seguimiento de las medidas preventivas y correctoras:
 - Durante los trabajos que se realicen en el medio ambiente exterior se deberán adoptar todas las medidas recogidas en los artículos 34, 35, 36 y 37 de la OCAS, para evitar o minimizar la emisión de polvo, partículas, gases producto de la combustión y otros contaminantes a la atmósfera.
 - Se deberá cumplir con lo dispuesto en el artículo 42 de la OPCAT en lo que respecta a horarios de trabajo, medidas para reducir los niveles sonoros y el cumplimiento del Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.
 - Se deberá emplear maquinaria de bajas emisiones sonoras, priorizando la utilización de maquinaria eléctrica de uso al aire libre.
6. En virtud del artículo 43 de la OCAS, los instrumentos de planeamiento que prevean una demanda energética deberán incluir un estudio específico en el que se analice la demanda energética del ámbito y se determinen las medidas necesarias para satisfacer las exigencias de sostenibilidad energética.

5.1.1.7 Informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo

De acuerdo con el informe del organismo de cuenca obrante en el expediente, en virtud del artículo 25.4 del Texto Refundido de la Ley de Aguas aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, modificado en la Disposición Final Primera de la Ley 11/2005, de 20 de junio, por la que se modifica la ley 10/2001, de 5 de julio, el Plan Hidrológico Nacional, el desarrollo de las actuaciones queda condicionado a la obligación por parte del responsable del suministro de agua de garantizar los volúmenes necesarios para hacer frente a las necesidades que se plantean para satisfacer las nuevas demandas. Además, en la fase de desarrollo, el promotor deberá remitir a la Confederación Hidrográfica del Tajo la documentación necesaria para justificar la existencia de tales recursos suficientes para satisfacer dichas demandas. El organismo de cuenca también fija las siguientes condiciones:



- Si el abastecimiento de agua se va a realizar desde la red municipal existente, la competencia para otorgar dicha concesión es del Ayuntamiento. Por lo que respecta a las captaciones de agua tanto superficial como subterránea directamente del dominio público hidráulico, caso de existir, éstas deberán contar con la correspondiente concesión administrativa, cuyo otorgamiento es competencia de esta Confederación y están supeditadas a la disponibilidad del recurso.
- La red de colectores deberá ser separativa siempre que sea posible.
- Se diseñarán redes de saneamiento estancas, para evitar infiltración de las aguas residuales urbanas a las aguas subterráneas.
- Si, por el contrario, se pretendiera verter directamente al dominio público hidráulico, el organismo competente para dicha autorización y en su caso imponer los límites de los parámetros característicos es la Confederación Hidrográfica del Tajo. Todas las nuevas instalaciones que se establezcan, deberán contar en su red de evacuación de aguas residuales con una arqueta de control previa a su conexión con la red de alcantarillado, que permita llevar a cabo controles de las aguas por parte de las administraciones competentes. La Confederación Hidrográfica del Tajo significa que tiene por norma no autorizar instalaciones de depuración que recojan los vertidos de un único sector, polígono o urbanización. Se deberá por tanto prever la reunificación de los vertidos de aquellas parcelas o actuaciones urbanísticas que queden próximas (aunque sean de promotores distintos) con el fin de diseñar un sistema de depuración conjunto, con un único punto de vertido.
- La reutilización de aguas depuradas para el riego de las zonas verdes, requerirá concesión administrativa como norma general, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 109 del Real Decreto Legislativo 2/2001, de 20 de Julio y el Real Decreto 1620/2007, de 7 de diciembre, por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de las aguas depuradas. Sin embargo, en caso de que la reutilización fuese solicitada por el titular de una autorización de vertido de aguas ya depuradas, se requerirá solamente una autorización administrativa, en la cual se establecerán las condiciones complementarias de las recogidas en la previa autorización de vertido.

5.1.2 Condiciones derivadas del informe de impacto ambiental del circuito automovilístico

Las condiciones establecidas en la resolución de fecha 20 de diciembre de 2024, con nº de registro 30/163237.9/24, por la que esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular formuló informe de impacto ambiental del proyecto de “circuito de carreras de Fórmula 1 en Madrid”, promovido por IFEMA Madrid deberán reflejarse, donde proceda, en la normativa del Plan Especial, en todas aquellas determinaciones en las que el Plan Especial dé cobertura urbanística a tal proyecto.

5.1.3 Cumplimiento del Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid

Habiendo sido consultado Canal de Isabel II, en su condición de ente gestor de la red de saneamiento y depuración a la que se verterán las aguas residuales generadas en este ámbito, sin haber obtenido respuesta hasta la fecha, se deberá obtener el informe preceptivo previsto en el artículo 7 del Decreto 170/1998, de 1 de octubre, sobre gestión de las infraestructuras de saneamiento de aguas residuales de la Comunidad de Madrid si el ente gestor determina que el Plan Especial supone variación en las condiciones de funcionamiento de los emisarios o las depuradoras.

Sin perjuicio de ello, el Ayuntamiento, en el ejercicio de sus competencias, valorará las alegaciones presentas por Canal de Isabel II.



5.1.4 Cumplimiento de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y los Reales Decretos que la desarrollan.

Analizada la documentación presentada a continuación, se deberán aplicar las medidas previstas en la documentación recibida, y se indican a continuación los siguientes condicionantes que se deberán tener en cuenta para el desarrollo del ámbito.

- El comportamiento como emisor acústico de las instalaciones y las actividades que finalmente alberguen las nuevas edificaciones o la ampliación de las existentes deberá ser tal que se respeten los valores límite de transmisión de ruido y, considerando su contribución a largo plazo, los OCA correspondientes al área acústica de tipo c/IV correspondiente al recinto ferial.
- En aquellas nuevas edificaciones y ampliaciones de las existentes o partes de ambas que lo requieran por incluir alguno de los usos contemplados por el DB-HR, respetar las exigencias mínimas de aislamiento acústico de los recintos protegidos frente al ruido exterior, tomando para éste los valores de ruido incidente sobre las futuras fachadas de acuerdo a los mapas de ruido de los periodos Día o Tarde (el que resulte más desfavorable, normalmente el primero) calculados en el presente estudio.
- Se debe procurar mejorar, en la medida de lo posible, dicho aislamiento mínimo buscando una clase superior a la D según los criterios que establece la norma UNE 74201:2021 Esquema de clasificación acústica de edificios. El desarrollo del Plan Especial garantizará, en todas las áreas acústicas delimitadas, el cumplimiento de los valores objetivo de calidad acústica de la tabla A, anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del ruido, disminuidos en 5 dB, de conformidad con el artículo 14.2 del Real Decreto.
- Las condiciones acústicas para el proyecto de “circuitos de carreras de Fórmula 1 en Madrid” se atenderán a las determinaciones fijadas en la resolución de fecha 20 de diciembre de 2024, con nº de registro 30/163237.9/24, por la que esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular formuló informe de impacto ambiental de tal proyecto.

En cualquier caso, el Ayuntamiento de Madrid, en el ejercicio de sus competencias, deberá velar por que se adopten todas las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, no se supere ningún valor límite aplicable y, en todo caso, se apliquen medidas preventivas o correctoras específicas dirigidas a que mejore la calidad acústica y, en particular, a que no se incumplan los objetivos de calidad acústica establecidas en el Real Decreto 1367/2007 que desarrolla la Ley 37/2003, del ruido.

5.1.5 Cumplimiento de la Ley del Arbolado Urbano

En relación con la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano, el inventario presentado no determina la valoración establecida por la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid, ya que la pospone a las solicitudes de tala y trasplante que los futuros proyectos edificatorios determinen como necesarias.

A ese respecto, se tendrán en cuenta los criterios previstos en la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid, donde se recoge, entre otras cuestiones, la prohibición de tala y podas drásticas e indiscriminadas, las obligaciones de los propietarios de arbolado urbano, así como las condiciones para las nuevas plantaciones. En los trasplantes que se prevean se aplicarán los criterios reflejados en el inventario de arbolado presentado.



5.1.6 Cambio climático y protección frente a la contaminación atmosférica

Según el artículo 21 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, la planificación y gestión urbanística, así como las intervenciones en suelo urbano tendrán entre sus objetivos principales la integración de las medidas necesarias para propiciar la adaptación progresiva y resiliencia frente al cambio climático.

Ya se han citado anteriormente las condiciones señaladas por el Servicio de Evaluación Ambiental de la Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid. En cualquier caso, el futuro desarrollo del Plan Especial deberá considerar para la fase de proyecto actuaciones de mitigación sobre el cambio climático, en particular, para compensar la emisión de gases de efecto invernadero originada por el desarrollo urbanístico del ámbito.

5.1.7 Medidas de protección ambiental

En el documento urbanístico se instrumentará un capítulo específico relativo a “Medidas Generales de Protección del Medio Ambiente” donde se asegurará el cumplimiento de las medidas de carácter general y específicas propuestas en el documento ambiental estratégico presentado y las consideraciones recogidas en el presente informe.

5.1.8 Vigilancia ambiental

Según el artículo 51 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, el órgano sustantivo deberá realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución del plan.

A estos efectos, el promotor remitirá al órgano sustantivo, en los términos establecidos en el informe ambiental estratégico, un informe de seguimiento sobre el cumplimiento de dicho informe.

Se deberán también tener en cuenta las condiciones que para el seguimiento ambiental del “circuito de carreras de Fórmula 1 en Madrid” se reflejan en la resolución de fecha 20 de diciembre de 2024, con nº de registro 30/163237.9/24, por la que esta Dirección General de Transición Energética y Economía Circular formuló informe de impacto ambiental de tal proyecto, en todas aquellas determinaciones para las que ofrece habilitación urbanística el Plan Especial.

5.2 Respetto a las condiciones incluidas en este informe.

El presente informe ambiental estratégico se redacta sin perjuicio de la viabilidad urbanística de la propuesta de ordenación que se apruebe y únicamente considera aspectos ambientales según la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

La aplicación de los condicionantes impuestos en el presente informe se deberán reflejar con carácter previo en la formulación del Plan Especial donde proceda a fin de asegurar su correcta ejecución.

En aplicación del artículo 31.4 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, la presente resolución perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si, una vez publicado en el «Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid» no se hubiera procedido a la aprobación del plan en el plazo máximo de cuatro años desde su publicación.

Según lo señalado en el artículo 31.5 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el informe ambiental estratégico no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía



judicial frente a la disposición de carácter general que hubiese aprobado el plan, o bien, sin perjuicio de los que procedan en vía administrativa frente al acto, en su caso, de aprobación del plan.

Lo que se comunica para su conocimiento y efectos oportunos conforme a lo previsto en la legislación ambiental vigente en el momento en el que se inició dicho expediente.

Madrid, a fecha de firma

Conforme,
LA DIRECTORA GENERAL DE
TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y ECONOMÍA CIRCULAR

Fdo.: Cristina Aparicio Maeztu



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: **103678048623380377122**