

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

55**ALCALÁ DE HENARES**

URBANISMO

El Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 18 de enero de 2022, adoptó acuerdo sobre el Plan Especial de Mejora de la Infraestructura Viaria, Accesos y Ordenación de la Parcela situada en la avenida de Madrid, número 42, de esta ciudad, que dice lo siguiente:

- “La Aprobación Definitiva del Plan Especial de Mejora de la Infraestructura Viaria, accesos y Ordenación de la Parcela situada en la Avenida de Madrid, número 42, de esta ciudad, promovido por Mountpark Logistics EU Alcalá 01, S. L., y comunicación a los interesados y a los personados en el expediente.
- Proceder a la publicación del acuerdo sobre aprobación definitiva del referido plan que, en su caso, se adopte, en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, previo su depósito en el registro administrativo de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. Asimismo, se publicarán las ordenanzas del plan en los términos establecidos en el art. 66 de la LSM”.

Asimismo, se procede a la publicación de la normativa del Plan Especial:

MEMORIA DE ORDENACIÓN

1. *Oportunidad y conveniencia del Plan*

1.1. Consideraciones generales:

La parcela objeto de este Plan Especial, calificada en el plano de códigos del Plan General con la clave de la ordenanza 12, industria exenta, tiene la modalidad de aplicación V, que se refiere a ámbitos de suelo urbano o urbanizable remitidos a planeamiento a desarrollar.

El artículo 4.1.42 de las Normas Urbanísticas del Plan General, referido a ámbitos urbanos remitidos a planeamiento a desarrollar (V), establece que: “En las zonas grafiadas en planos bajo esta modalidad, será necesaria la presentación y tramitación de los documentos urbanísticos del rango que corresponda, con anterioridad a la solicitud de licencia”.

Por otra parte, el mismo artículo señala lo siguiente: “En los ámbitos codificados con esta modalidad que se encuentran consolidados en el momento de la aprobación de este PGOU, y cuya renovación no está contemplada en el mismo, la documentación gráfica no hace referencia al instrumento al instrumento de planeamiento que, eventualmente, hubiera de amparar la supuesta renovación; el cual sería determinado, en su momento, por los Servicios Técnicos Municipales”.

En los requerimientos municipales se señala que la figura del planeamiento adecuada para conseguir la mejora de la infraestructura viaria y de accesos a la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42 es un Plan Especial.

El tipo de Plan adoptado tiene unas características que se adaptan, además, al contenido previsto en el artículo 50 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, que establece como función de los Planes Especiales, las siguientes:

1. Los Planes Especiales tienen cualquiera de las siguientes funciones:
 - a) La definición, ampliación o protección de cualesquiera elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, así como la complementación de sus condiciones de ordenación con carácter previo para legitimar su ejecución...
 - b) La conservación, la protección, la rehabilitación, o la mejora del medio urbano y del medio rural.

Asimismo, el artículo 50 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid delimita el alcance del Plan especial para abordar determinaciones de ordenación pormenorizada:

2. El Plan Especial podrá modificar o mejorar la ordenación pormenorizada previamente establecida por cualquier otra figura de planeamiento urbanístico, debiendo justificar suficientemente en cualquier caso su coherencia con la ordenación estructurante.

En consecuencia, la figura de Plan Especial parece la más adecuada para abordar los aspectos de mejora de la infraestructura viaria y accesos previstos en el presente Plan. El contenido del Plan Especial se adaptará a estas determinaciones y al compromiso de ejecución asumido por el promotor del mismo.

En lo que se refiere a su contenido sustantivo, el Plan Especial tendrá, en todo caso, de acuerdo con el art. 51 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, las determinaciones propias del Plan Parcial que correspondan a su contenido específico.

1.2. Iniciativa:

En cumplimiento del art. 4.1.42 de las Normas Urbanísticas del PGOU y de acuerdo con los requerimientos municipales, al objeto de culminar el proceso de obtención de una licencia de uso industrial logístico en la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42, Mountpark, propietario de la misma, desarrolla el presente Plan Especial y toma la iniciativa para su tramitación ante el Ayuntamiento de Alcalá de Henares.

En consecuencia, el presente Plan Especial puede ser considerado como un Plan de iniciativa particular, a los efectos del procedimiento de aprobación establecido en el artículo 59 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid.

2. *Objetivos de la ordenación*

2.1. Prescripciones fijadas por el Ayuntamiento de Alcalá de Henares:

De acuerdo con lo expuesto en el informe de 22/07/2019, del Arquitecto Municipal. Director del Área de Urbanismo del Ayuntamiento de Alcalá de Henares, el Plan especial establece los siguientes objetivos:

- Estudiar la regulación del tráfico en la zona de manera que se evite el menor impacto posible en su entorno, teniendo en cuenta el tráfico que originará el tipo de actividad productiva previsto en un entorno en transformación.
- Abordar la ejecución de infraestructuras en suelo público o privado, fijando, en su caso, actuaciones de equidistribución, si fueran necesarias.
- Cesión, para incorporación como vía pública, de una franja de terreno paralela al ferrocarril, que se transformará en una vía pública que conecte con los distintos sectores de este entorno.
- Ordenación de las zonas arboladas y establecimiento del área de movimiento de la edificación en la parcela.

2.2. Desarrollo del Plan General:

Como consecuencia del Convenio entre el Ayuntamiento de Alcalá de Henares, el Consorcio Urbanístico “La Garena” y Robert Bosch España, S. A., de fecha 25 de octubre de 2001, se produjo una segregación de la finca 798, propiedad de Robert Bosch España, S. A., en tres: 798 A, de 3.148 m², destinada a viario público 798 B, con una superficie de 2.409 m², destinada a sistema general ferroviario y el resto de la finca 798, con una superficie de 90.227 m², destinada a uso industrial. La superficie de esta última, que es la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42, es realmente de 89.983,47 m², la parcela 798 A tiene una superficie de 3.182 m² y la parcela 798 B 2.451 m² de acuerdo con la medición sobre levantamiento topográfico recientemente realizado.

Es también objetivo de este Plan Especial, establecer las alineaciones oficiales derivadas de la segregación realizada, en desarrollo del Plan General vigente. Las alineaciones que se establecen son las correspondientes a la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42, resto de la finca 798, y al viario público 798 A, calle situada al NO de la mencionada parcela.

3. *Justificación y descripción de la ordenación*

3.1. Conclusiones y propuestas del Estudio de Tráfico:

El Estudio de tráfico realizado, anexo al presente Plan Especial, concluye lo siguiente:

“El ámbito de estudio posee una importante dotación de transporte público que puede asumir perfectamente la movilidad inducida por los diferentes desarrollos urbanísticos objeto de análisis y que son susceptibles del uso de este tipo de modos. El hecho de que exista una parada de Renfe Cercanías dentro del ámbito facilita mucho la movilidad entre dicho ámbito y todos los destinos asociados a la red de Cercanías, entre ellos Madrid.

La avenida de Madrid es la principal vía de acceso a los diferentes desarrollos urbanísticos que se analizan en el ámbito de estudio y, actualmente, es una vía que no soporta un tráfico pesado de importancia, tan solo un 7% tal como se ha podido constatar del trabajo de campo realizado.

El actual acceso al n.º 42 de la Avenida de Madrid a través de las lágrimas es insuficiente para satisfacer las necesidades futuras, tanto por geometría como por capacidad.

La configuración viaria actual en relación a las intersecciones existentes (Glorietas Luis de Victoria y Av. De Madrid / Austria / Bosnia-Herzegovina) no es suficiente para asumir los tráfico inducidos por la consolidación de los diferentes usos que se han identificado en este ámbito de estudio. Además, es necesario segregarse los tráfico ligeros de origen residencial de los tráfico pesados de origen industrial y eliminar cualquier tráfico parásito de ida y vuelta que se generaría como consecuencia del uso de cualquiera de estas intersecciones por el tráfico con destino en el n.º 42 en su maniobra de cambio de sentido.

Por todo lo anterior, se considera necesario incluir un cambio en la actual configuración del viario para minimizar el impacto del tráfico pesado inducido por el uso logístico del n.º 42 de la Avenida de Madrid. Dada la naturaleza, cada vez más residencial, del entorno objeto de análisis, es cierto que la viabilidad del desarrollo pasa por independizar al máximo el tráfico pesado que más interfiere en las condiciones ideales del tráfico, para lo cual se propone introducir una glorieta de acceso enfrente del n.º 42 de la Avenida de Madrid. Además, se puede utilizar esta intersección para proporcionar acceso al uso deportivo que existe al otro lado de la Avenida de Madrid.

En resumen, el viario actual no proporciona las condiciones necesarias de nivel de servicio a los tráfico inducidos por los desarrollos urbanísticos del ámbito de estudio, por lo que es necesario incluir una nueva glorieta de acceso al n.º 42 de la Avenida de Madrid, que proporcione las mejores condiciones de accesibilidad a dicha parcela y minimice el impacto causado por el tráfico inducido por la actividad logística de dicha parcela, permitiendo un uso del resto del viario por parte del tráfico inducido por los usos residenciales y terciarios sin restricciones y en condiciones óptimas”.

3.2. Conclusiones y condiciones derivadas de la evaluación ambiental estratégica simplificada:

El documento ambiental estratégico que acompaña al presente Plan Especial concluye que “de la ejecución del Plan Especial no cabe esperar efectos ambientales negativos relevantes en el ámbito de aplicación del mismo”. Se avanza en el capítulo del documento de Evaluación Ambiental una serie de medidas para el seguimiento ambiental del Plan, que deberán desarrollarse en el correspondiente Programa de vigilancia ambiental de los proyectos de urbanización que desarrollan el Plan Especial. Los aspectos a contemplar son los siguientes:

- Controles genéricos:
 - Control a los contratistas.
 - Control de la zona afectada por la obra. Señalización.
 - Gestión de residuos.
 - Control de los efectos sobre las calles aledañas a las parcelas.
- Controles específicos:
 - Control del ruido.
 - Control de la emisión de polvo y partículas.
 - Control de la contaminación del suelo.
 - Emisión de informes antes, durante y a la finalización de las obras.

Uno de los temas más importantes analizados por el documento ambiental, es el referente al ruido, concluyendo el Estudio sobre el mismo de la siguiente forma:

“Se han analizado tres escenarios postoperacionales en los que la diferencia está en la circulación de los vehículos para la entrada a la parcela cuando llegan desde el oeste. En el tráfico postoperacional se ha tenido en cuenta el incremento que supondrán los desarrollos urbanísticos que están actualmente en construcción (89% del incremento total) y de la propia parcela objeto del Plan Especial (11% del incremento total).

Los niveles acústicos esperados tras la puesta en carga de la parcela de uso logístico y de los terrenos de uso residencial colindantes, son prácticamente los mismos que en la situación actual, superándose ligeramente (en torno a 1,5 dB(A)) en los edificios próximos residenciales existentes. Este leve incremento se manifiesta, principalmente, en los edificios al sur de la glorieta Luis de Vitoria, en los periodos día y noche.

En cualquier caso, el escenario que menos incremento genera en los niveles sonoros del entorno es... el que, para evitar movimientos del tráfico pesado en la rotonda más afectada, construye una rotonda frente a la entrada de la parcela objeto del Plan Especial. En este escenario, los incrementos de tráfico procedentes de la parcela logística no tendrían efectos de emisión sobre los edificios más afectados, sino que dicho efecto provendría del resto de desarrollos en ejecución”.

En definitiva, el Estudio de Tráfico y el estudio de contaminación acústica concluyen en la misma idea: la construcción de la glorieta frente a la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42 minimiza los efectos del tráfico y el ruido debidos a la industria logística, teniendo en cuenta, además que la aportación de este uso en relación con el resto de desarrollos previstos se reduce al 11% del incremento total.

3.3. Alineaciones:

En el plano O-1 * Alineaciones, a escala 1/2.000, recoge las alineaciones derivadas de la segregación de la finca matriz n.º 798, situada en la Avda. de Madrid n.º 42, en la parcela 798 A, destinada a viario público, la parcela 798 B, destinada a sistema general ferroviario y el resto de la finca 798, destinada a uso industrial. Con arreglo a esta segregación, aprobada por la Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Alcalá de Henares el 11 de diciembre de 2001, se pormenoriza y detalla el carácter público o privado de los terrenos afectados, lo que se pone de manifiesto en el plano de alineación mencionado.

A los efectos de las actuaciones que puedan desarrollarse en este Plan Especial, debe indicarse que la propiedad de Mountpark se limita al terreno actualmente vallado, por lo que las propuestas de mejora de infraestructuras realizadas fuera de este ámbito afectarían exclusivamente a terrenos de uso y de dominio público, sin que fuera necesario realizar ninguna cesión para la ejecución de la citada mejora de la infraestructura.

En concreto, las “lágrimas” o ensanchamiento de la Avda. de Madrid, colindante y enfrentada con los terrenos de Mountpark, son parte de la mencionada vía y pueden ser reestructuradas, si se considera necesario, para mejorar los accesos de la zona.

Las rasantes de los viales que corresponden a las alineaciones establecidas por el Plan Especial se ajustarán a la situación de hecho, garantizando el acceso a las parcelas colindantes con las mismas.

La rasante correspondiente a la Avda. de Madrid se mantiene con su definición actual, al objeto de mantener la continuidad de la vía.

Por lo que respecta a la nueva calle situada al NO de la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42, la complejidad del diseño de esta vía, que debe resolver la conexión con la calle Fernando Fernán Gómez, el acceso a la red ferroviaria y la continuidad de la red peatonal y del carril bici, aconseja remitir al Proyecto de Urbanización correspondiente, la definición definitiva de las rasantes de este viario, con la condición de que se cumplan los requisitos que más adelante se señalan en el apartado 4.2 Desarrollo de las infraestructuras para la ejecución de los elementos.

3.4. Propuestas de mejora de la infraestructura viaria y accesos:

Del estudio de tráfico, cuyas conclusiones han sido expuestas en el apartado 3.1 de esta Memoria, se deduce que la configuración actual del sistema viario no responde adecuadamente a las necesidades futuras derivadas de los nuevos asentamientos residenciales y terciarios del entorno.

En la actualidad, el funcionamiento y accesos a la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42 se realiza a través de las glorietas de Luis de Vitoria y la situada al este, próxima al centro de Alcalá de Henares. Estas glorietas resuelven el giro a la izquierda, de los vehículos de mercancías y trabajadores de la futura instalación logística, si bien introducen en la proximidad del casco urbano una sobrecarga de tráfico.

El aumento previsible del tráfico y la necesidad de separar lo más posible los movimientos de transporte pesado debidos a la industria, de los originados por los usos residenciales y terciarios, aconseja introducir en el viario actual una nueva glorieta de acceso a la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42. De esta forma se evitará de forma rápida y eficiente el posible conflicto derivado de la coexistencia en la misma vía de tráfico de distinta naturaleza.

Por estos motivos, en el plano O-2 * Propuesta de mejora de infraestructura viaria y accesos, a escala 1/2.000, se plantea la reorganización de la red viaria, construyendo una nueva glorieta en el acceso de la parcela de industria logística, que además dé servicio al centro deportivo municipal situado al sur de la Avda. de Madrid.

Esta solución se justifica porque simplifica y reduce el tránsito de vehículos que acceden a la parcela de uso industrial-logístico desde el oeste, evitando los recorridos en ambos

sentidos entre la parcela y alguna de las dos glorietas situadas al este. Por otra parte, mejora de forma importante el acceso y salida al Centro deportivo municipal.

Esta propuesta contempla el acceso a la parcela de uso industrial-logístico, utilizando un desdoblamiento múltiple para vehículos de mercancías, evitando la acumulación de los mismos en la vía pública. Concentra, además en un mismo frente, el acceso y salida de vehículos de mercancías y ligeros, resolviendo la interferencia entre el actual acceso de ligeros y la calle Fernando Fernán Gómez.

3.5. Arbolado y plazas de aparcamiento:

Se avanza en este apartado del Plan Especial las condiciones y organización del arbolado y las plazas de aparcamiento a implantar en la parcela, si bien el número definitivo de ambos y su disposición física concreta deberán ajustarse en su momento en función de la edificabilidad final del proyecto a desarrollar y de la ocupación de esta edificación.

Las conclusiones del Estudio de arbolado, que se incorpora como anexo de este Plan Especial dentro del documento de Evaluación Ambiental son las siguientes:

“En general, el arbolado presente en la parcela es un arbolado deteriorado y de escaso interés ecológico y paisajístico”. En la parcela se han inventariado 337 árboles, de los cuales 86 no son objeto de la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid. Del arbolado restante se llevan a tala 200 ejemplares. A través del cálculo de su edad, el total de árboles a compensar arroja una cantidad de 3.866 ejemplares”.

Para la implantación de esos ejemplares se utilizarán las zonas libres de edificación, aparcamiento y vías de circulación interna existentes en la parcela. Específicamente, se concentrarán franjas potentes de árboles en los frentes de parcela de la calle Fernando Fernán Gómez y en la Avda. de Madrid, según se indica en el plano O-2.

Por otra parte, deberá cumplirse el art. 7 de la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid, que en su apartado c) señala: “En los nuevos aparcamientos en superficie que se construyan a partir de la entrada en vigor de esta Ley, se plantará un árbol, preferentemente de hoja caduca, por cada plaza de estacionamiento”. Este arbolado debería contribuir a mitigar el efecto negativo que puedan ocasionar las playas de aparcamiento, intercalando algunos elementos en las mismas para mejorar su aspecto visual.

Por lo que se refiere al número de plazas de aparcamiento legalmente necesarias para el uso previsto en la parcela, deberá cumplirse el art. 5.5.53 de las normas urbanísticas del PGOU, que establece la obligatoriedad de “incorporar una plaza de estacionamiento de automóviles cada 75 m² construidos y un espacio para carga-descarga y/o estacionamiento de vehículos industriales pesados cada 2.000 m² construidos o fracción de superficie construida”.

No obstante lo anterior, la Junta de Gobierno Local de 6 de marzo de 2020 adoptó el acuerdo de permitir la reducción de las plazas de aparcamiento, previa justificación por parte del promotor del número de puestos de trabajo y las necesidades reales de la instalación.

Para el cálculo del número de plazas de estacionamiento necesarias, se partirá de la edificabilidad que inicialmente está previsto implantar, que es de 49.451m². La aplicación a esta cifra de la dotación de una plaza por cada 75 m² de la cifra de 659 plazas.

El uso de industria logística genera un empleo del orden de un puesto de trabajo por cada 100 m² de instalación, lo que da la cifra de $49.154 \text{ m}^2 / 100 \text{ m}^2 = 492$ trabajadores.

De acuerdo con el Plan Estratégico de Movilidad Sostenible de la Comunidad de Madrid 2013-2025, el peso del transporte público en 2014 en la Comunidad era del 42,2% frente al 57,8% del transporte privado.

Suponiendo que estos porcentajes hayan evolucionado hasta el 35% para el transporte público y el 65% para el transporte privado en 2020 y despreciando el hecho positivo de que la gran proximidad de la Estación ferroviaria de la Garena constituye un factor disuasorio para el transporte privado, se produce al menos una reducción del 35% en la demanda de plazas de aparcamiento, que alcanzan la cifra de $492 \times 0,65 = 320$ plazas de aparcamiento. Esta demanda puede ser menor por el hecho previsible de que una utilización continua, de 24 horas, de las instalaciones, podría recortar la demanda de aparcamiento, por la previsible rotación de estas plazas.

Por lo que respecta al estacionamiento/descarga de vehículos pesados la norma establece la cifra de $49.154 \text{ m}^2 / 2.000 \text{ m}^2 = 25$ plazas.

De cualquier forma y con carácter indicativo, ya que la comprobación correspondiente deberá hacerse más adelante a la vista del proyecto de edificación que haya de materia-

lizarse, en el plano O-3. Imagen, se representan las plazas de aparcamiento y el arbolado previsible, que responde a las siguientes características:

- Número de plazas de aparcamiento para vehículos ligeros: 383.
- N.º de árboles que se mantienen: 51.
- N.º de árboles totales dentro de la parcela: 668.
- Colocación del arbolado: Se potencian dos masas arbóreas en la calle Fernando Fernán Gómez y Avda. de Madrid y se intercalan especies de hoja caduca en las zonas de aparcamiento.
- N.º de plazas previstas para aparcamiento exclusivo de vehículos pesados: 25.

No siendo posible la plantación en la parcela de los 3.866 ejemplares nuevos por compensación de tala, se realizará la correspondiente cesión a los viveros municipales de la cantidad restante: $3.866 - 668 + 51 = 3.249$ árboles. De cualquier forma el resultado final de esta compensación de árboles deberá ajustarse en la concesión de licencia de edificación a la edificabilidad finalmente planteada y a la real del arbolado a conservar.

4. Ejecución

4.1. Cesiones:

Las actuaciones planteadas no exigen ninguna cesión del suelo privado para su incorporación a la red viaria general, ya que todas ellas se desarrollan sobre el suelo público.

Por lo que respecta a la calle situada al NO de la parcela, paralela a la vía de ferrocarril, la disponibilidad de este espacio público precisa de la cesión previa del mismo por parte de Robert Bosch España, S. A., en cumplimiento del Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Alcalá de Henares, el Consorcio Urbanístico “La Garena” y Rober Bosch España, S. A., con fecha de octubre de 2021.

4.2. Desarrollo de las infraestructuras:

La construcción de una nueva glorieta de acceso a la parcela de industria logística, será ejecutada por Mountpark, en desarrollo del programa del Ayuntamiento de Alcalá de Henares, que tiene por objeto mejorar la Avda. de Madrid, para conseguir una mayor fluidez en el tráfico de los polígonos situados a ambos lados de la vía y una mejora de la conectividad entre los mismos.

Esta actuación, que incluye la financiación del proyecto y obra correspondientes, se considera condición indispensable para la obtención de la licencia de edificación en la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42, sin perjuicio de lo establecido en los art. 17 Derechos y deberes de la propiedad en suelo urbano consolidado y art. 19 Régimen del suelo urbano consolidado de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, en relación con la ejecución simultánea de la edificación y las obras de urbanización.

Las condiciones para el proyecto y ejecución de las obras de la mencionada glorieta serán objeto de convenio entre el Ayuntamiento de Alcalá de Henares y Mountpark.

Por otra parte, una vez obtenida la titularidad pública del viario situado al NO de la parcela, Mountpark se compromete, además, a urbanizar la mencionada vía, de acuerdo con las indicaciones municipales, al objeto de consolidar y ejecutar todas las alineaciones exteriores de la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42.

Este compromiso de ejecución deberá ser llevado a cabo, incluso con posterioridad a la concesión de la licencia de edificación para uso logístico, sin que la falta de urbanización de esta vía pública, por la demora de la obtención del suelo por el Ayuntamiento de Alcalá de Henares, pueda ser considerada como impedimento para la concesión de la licencia de edificación, dadas las características de suelo urbano consolidado que tiene actualmente la parcela.

En los Proyectos de Ejecución de ambas infraestructuras, glorieta y nuevo viario, deberá tenerse en cuenta la normativa municipal sobre la materia y la Ley de la Comunidad de Madrid 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, así como el CTE vigente.

De forma concreta, en el diseño definitivo de estas vías, se tendrán en cuenta los límites legales establecidos para las pendientes peatonales en las vías públicas, con especial atención al encuentro de la nueva vía a construir al NO de la parcela con la Estación de FF. CC. de La Garena.

Se resolverá correctamente la correlación entre los espacios reservados a los vehículos motorizados, los peatones y los ciclistas y se diseñarán las paradas de autobuses con cri-

terios de funcionalidad y accesibilidad, dotándolas del equipamiento necesario para la utilización confortable de las mismas.

5. *Cumplimiento de la legislación transversal que afecta al planeamiento*

5.1. Normativa de aplicación y contenido del Plan Especial:

De acuerdo con lo señalado en el apartado 9 de la Memoria de Información de este Plan Especial, es preceptiva la emisión de Informe por parte del Ayuntamiento, sobre las siguientes cuestiones:

- Informe de impacto de género en el ejercicio de sus competencias en materia de planeamiento, de acuerdo con lo señalado en el punto 3 del artículo 26 de la Ley estatal 50/1997, de 27 de noviembre.
- Informe sobre el impacto del planeamiento en la infancia, la adolescencia y las familias, de acuerdo con el art. 22 de la Ley Orgánica 1/1996 de 15 de enero, de protección jurídica del menor y Disposición adicional décima de la Ley 40/2003, de 18 de diciembre, de protección de las Familias Numerosas.
- Informe justificativo del cumplimiento de las condiciones establecidas en la Ley de la Comunidad de Madrid 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, de acuerdo con la obligación impuesta en la Disposición Adicional Décima, punto 1, de la mencionada Ley.

Con carácter general, debe señalarse cuál es el objeto y alcance del Plan Especial, para poder evaluar en cada uno de los tres informes mencionados, el impacto de las determinaciones del Plan.

Como ya se ha indicado anteriormente, el Plan Especial tiene los siguientes objetivos:

- Estudiar la regulación del tráfico en la zona de manera que se evite el menor impacto posible en su entorno, teniendo en cuenta el tráfico que originará el tipo de actividad productiva previsto en un entorno en transformación.
- Abordar la ejecución de infraestructuras en suelo público o privado, fijando, en su caso, actuaciones de equidistribución, si fueran necesarias.
- Cesión, para la incorporación como vía pública de una franja de terreno paralela al ferrocarril, que se transformará en una vía pública que conecte con los distintos sectores de este entorno.

Desde el punto de vista propositivo o normativo, las determinaciones del Plan Especial se traducen en lo siguiente:

- Fijación de las alineaciones exteriores en las condiciones de ordenación interior de la parcela situada en la Avda. de Madrid n.º 42.
- Propuesta para la implantación de una glorieta en el acceso de la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42, que resuelva satisfactoriamente el acceso y salida de vehículos de mercancías y ligeros a la mencionada parcela y al Centro deportivo municipal situado al sur de la Avda. de Madrid.
- Compromiso por parte de Mountpark para urbanizar el viario situado al NO de la parcela, una vez se produzca la cesión al Ayuntamiento de Alcalá de Henares de la mencionada vía.

La memoria del Plan Especial debe contener información suficiente para que se pueda abordar la emisión de los informes antes señalados, estableciendo si el impacto que produce la ordenación establecida por el planeamiento es positivo, negativo o neutro. Evidentemente, el alcance de los Informes señalados deberá tener en cuenta el contenido concreto del presente Plan Especial, que no afecta a las calificaciones de suelo establecidas por el Plan General vigente, limitándose exclusivamente al establecimiento de alineaciones y a la propuesta de realización de obras de urbanización sobre el viario ya consolidado o previsto igualmente en el Plan General.

Se expone a continuación la información necesaria para la emisión de los informes transversales anteriormente aludidos.

5.2. Impacto de género:

Para evaluar el impacto sobre la igualdad de género del Plan Especial, deberá tenerse en cuenta la Ley orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

El art. 1 de la mencionada Ley señala lo siguiente:

“Las mujeres y los hombres son iguales en dignidad humana, e iguales en derechos y deberes. Esta Ley tiene por objeto hacer efectivo el derecho de la igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres, en particular mediante la eliminación de la discriminación de la mujer, sea cual fuere su circunstancia o condición, en cualesquiera de los ámbitos de la vida y, singularmente, en las esferas política, civil, laboral, económica, social y cultural para, el desarrollo de los artículos 9.2 y 14 de la Constitución, alcanzar una sociedad más democrática, más justa y más solidaria”.

Por otra parte, el art. 31, referido a las políticas urbanas, de ordenación territorial y vivienda establece lo siguiente:

“1. Las políticas y planes de las Administraciones públicas en materia de acceso a la vivienda incluirán medidas destinadas a hacer efectivo el principio de igualdad entre mujeres y hombres.

Del mismo modo, las políticas urbanas y de ordenación del territorio tomarán en consideración las necesidades de los distintos grupos sociales y de los diversos tipos de estructuras familiares, y favorecerán el acceso en condiciones de igualdad a los distintos servicios e infraestructuras urbanas.

2. El Gobierno, en el ámbito de sus competencias, fomentará el acceso a la vivienda de las mujeres en situación de necesidad o en riesgo de exclusión, y de las que hayan sido víctimas de la violencia de género, en especial cuando, en ambos casos, tengan hijos menores exclusivamente a su cargo.

3. Las Administraciones públicas tendrán en cuenta en el diseño de la ciudad, en las políticas urbanas, en la definición y ejecución del planeamiento urbanístico, la perspectiva de género, utilizando para ello, especialmente, mecanismos e instrumentos que fomenten y favorezcan la participación ciudadana y la transparencia”.

Se analizan a continuación los efectos que las propuestas del Plan Especial tienen sobre el tratamiento igualitario de género:

- Fijación de las alineaciones exteriores y ordenación de la parcela situada en la Avda. de Madrid n.º 42. Estas determinaciones tienen un carácter simplemente legal, referido a la delimitación del ámbito público y privado y la ordenación de la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42, aspecto que no afecta al tratamiento igualitario de mujeres y hombres. Se puede calificar esta determinación del Plan como neutra.
- Implantación de una glorieta en el acceso de la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42, que resuelva satisfactoriamente el acceso y salida de vehículos de mercancías y ligeros a la mencionada parcela y al Centro deportivo municipal situado al sur de la Avda. de Madrid. Esta actuación, encaminada a mejorar los accesos a la parcela mencionada y al Centro deportivo municipal, tiene un carácter neutro, ya que la mejora de las infraestructuras, realizada con criterios de diseño basados en la racionalidad de los movimientos del tráfico de mercancías y vehículos ligeros, no discrimina entre mujeres y hombres; simplemente da solución a un problema de movilidad urbana, a partir, en este caso, de los estudios de tráfico que se refieren, esencialmente a vehículos motorizados.
Cuestión distinta es el análisis de la “arquitectura” de la infraestructura planteada, que de cualquier forma, deberá cumplir la legislación vigente sobre la eliminación de barreras (en este caso, la Ley de la Comunidad de Madrid 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas). Estos aspectos serán analizados más adelante, en el apartado correspondiente al cumplimiento de esta Ley.
- Urbanización del viario situado al NO de la parcela. Esta actuación, desde el punto de vista del tratamiento igualitario de mujeres y hombres, es similar a la analizada anteriormente. Se trata de la construcción de un nuevo viario, que deberá satisfacer las exigencias en materia de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, pudiendo tipificarse esta actuación como neutra.

5.3. Impacto de infancia y adolescencia y de familia:

La Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil y de la Ley de Enjuiciamiento Civil recoge en su artículo 22 quinquies que “Las memorias del análisis del impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia”.

Constituye el objeto de la Ley Orgánica 1/1996 el aseguramiento de la protección social, económica y jurídica de la familia y dentro de ésta, con carácter singular, la de los menores.

No existe, no obstante, referencia adicional en el cuerpo legal de dicha Ley Orgánica, en relación con el contenido que ha de darse al estudio de impacto normativo en la infancia y adolescencia, tratando diversos temas relacionados con los menores (i.e. prohibición de difusión de datos e imágenes del menor, agilidad en los procedimientos administrativos y judiciales que afecten a menores, tutela, acogimiento familiar, adopción, etc.).

La Ley 40/2003, de 18 noviembre, de Protección de las Familias Numerosas recoge en su Disposición Adicional 10.^a que “Las memorias del análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la familia”.

La Ley 40/2003 trata de dar respuesta y salvaguardar la protección social, económica y jurídica de la familia derivado de distintos cuerpos normativos, tales como la Constitución Española, la Declaración Universal de Derechos Humanos y la Carta Social Europea. Como acontece con la Ley Orgánica 1/1996, no existe referencia adicional en el cuerpo legal de la Ley 40/2003 que aproxime el contenido que ha de recoger el estudio de impacto sobre la familia.

La Ley 26/2015, de 28 de julio, de modificación del sistema de protección a la infancia y a la adolescencia introdujo, entre otros, los cambios en las Leyes citadas previamente por los que se establece la obligación de valorar el impacto normativo en la infancia, la adolescencia y la familia. En este sentido, se limita a modificar el texto del articulado correspondiente, sin hacer referencia adicional al contenido que ha de recoger el estudio de impacto normativo.

En virtud de lo anterior, hemos de acudir a la jurisprudencia para aproximar la intención del legislador en la introducción de dichos preceptos, con el objetivo de dar respuesta al mandato legal de realizar el estudio de impacto de manera adecuada. En este sentido, es ilustrativa la reciente Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid 329/2019, de 3 de junio que trata un caso similar en que se impugna el Acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de Madrid de 28 de febrero de 2018, por el que se aprueba definitivamente el Plan Especial de Control Urbanístico Ambiental de usos para un edificio. Uno de los motivos alegados por el recurrente fue la “omisión de informes sectorialmente exigibles”, entre los que se citan los estudios de evaluación de impacto de la normativa (i) por razón de género, (ii) de igualdad y no discriminación a las personas que pertenecen al colectivo LGTBI, (iii) en la infancia, la adolescencia y la familia, y (iv) de supresión de barreras arquitectónicas.

La Sala rechaza el motivo (FFDD OCTAVO) al considerar que el Plan Especial contiene la valoración necesaria al concluir que el impacto del mismo sobre los distintos colectivos es neutro o nulo, por lo que no produce perjuicio para ellos.

En este caso, en relación con el impacto del Plan Especial en la infancia, la adolescencia y la familia, analizado el contenido del Plan Especial arriba mencionado, cuya materia no afecta ni a la infancia, la adolescencia o la familia, teniendo en cuenta las determinaciones de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor, de modificación parcial del Código Civil (LEG 1889, 27) y de la Ley de Enjuiciamiento Civil (RCL 2000, 34, 962 y RCL 2001, 1892), y la ley 40/2003, de 18 de noviembre (RCL 2003, 2694), de protección a las Familias Numerosas, se concluye que, en la ordenación propuesta y con el alcance que corresponde a esta figura de planeamiento, el impacto sobre la infancia, las adolescencia y la familia es neutro.

5.4. Supresión de barreras arquitectónicas:

La Ley de la Comunidad de Madrid 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, afecta al Proyecto y ejecución de las dos infraestructuras previstas en el Plan Especial: la glorieta de acceso a la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42 y la nueva calle situada al NO de la mencionada parcela.

El Plan Especial contempla el cumplimiento de la mencionada Ley, que, por otra parte, es una cuestión obligatoria, de acuerdo con el CTE vigente. De manera específica, en el apartado 4.2. Desarrollo de las infraestructuras, de la Memoria de Ordenación, se fijan con-

diciones a cumplir por los Proyectos mencionados en materia de diseño, accesibilidad, confort, etc.

En definitiva, en los Proyectos correspondientes se resolverán las exigencias establecidas por la Ley 8/1993, de 22 de junio, ya que el Plan Especial carece legalmente del nivel de detalle exigible para poder verificar el cumplimiento de las mismas.

De cualquier forma, teniendo en cuenta que las dos infraestructuras previstas supondrán una mejora de la red viaria existente, ya que la construcción de la nueva Glorieta mejorará los accesos a la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42 y al centro deportivo municipal, y la nueva vía al NO contribuirá a ampliar la conectividad viaria al NO de la parcela, se puede concluir que la actuación prevista en el Plan Especial es positiva desde el punto de vista de la accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas.

ORDENANZAS REGULADORAS

Capítulo I

Generalidades

Artículo 1. *Naturaleza y objeto.*—El presente Plan Especial, del término municipal de Alcalá de Henares, en Madrid, tiene por objeto, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 50 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid, “la definición, ampliación o protección de cualesquiera elementos integrantes de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, así como la complementación de sus condiciones de ordenación con carácter previo para legitimar su ejecución...”.

En concreto el Plan Especial establece la mejora de la infraestructura viaria y accesos que afectan a la parcela situada en la Avda. de Madrid n.º 42, en Alcalá de Henares.

Art. 2. *Ámbitos territorial y de actuación.*—El ámbito del Plan Especial, reflejado en el plano I-2 Ámbito del Plan Especial, comprende la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42, así como el entorno próximo a la misma, donde se integran las nuevas actuaciones residenciales y terciarias en marcha y las propuestas de mejora de la infraestructura viaria y accesos que constituyen el objeto del presente Plan.

Las propuestas de actuación contenidas en este Plan Especial se refieren a la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42, propiedad de Mountpark, en lo relativo a la organización de sus accesos, y a suelo de titularidad pública, por lo que respecta a la mejora de la red viaria existente y urbanización de un nuevo vial, sin que resulten afectados otros propietarios además de Mountpark.

Art. 3. *Vigencia.*—La vigencia del Plan Especial es indefinida, de acuerdo con el art. 66.3 de la Ley del Suelo.

Art. 4. *Obligatoriedad del Plan.*—Las determinaciones de este Plan vinculan tanto a la administración como a los particulares, según lo dispuesto en el art. 64 c) de la Ley del Suelo.

Art. 5. *Documentación.*—La documentación de que consta este Plan Especial se ajusta a lo establecido en los art. 51 y 52 de la Ley del Suelo. La relación de documentos escritos y gráficos se enumera en el inicio de la Memoria.

Art. 6. *Interpretación de los documentos.*—En la interpretación de los documentos del presente Plan Especial se atenderá conjuntamente a las determinaciones escritas y gráficas. En caso de discrepancia prevalecerán las determinaciones escritas sobre las gráficas.

Las determinaciones que hacen referencia a los elementos de urbanización serán precisadas en los correspondientes Proyectos de Urbanización.

Las determinaciones indicativas contenidas en los planos no tendrán carácter vinculante para la ordenación.

Capítulo II

Régimen urbanístico del suelo

Art. 7. *Clasificación y calificación del suelo.*—La parcela situada en la Avda. de Madrid n.º 42, objeto de este Plan Especial, está clasificada como suelo urbano de uso privado en el Plan General y tiene la calificación correspondiente al código 12. Industria exenta, de acuerdo con lo señalado en el plano I-4. Planeamiento General (Plano de Códigos) a escala 1/5.000, recogido como plano informativo del Plan Especial.

A los efectos del régimen urbanístico de la parcela, tiene condiciones y características de suelo urbano consolidado, estando sometida a la regulación de Derechos y deberes de la

propiedad en suelo urbano consolidado, establecida en los artículos 17 y 19 de la Ley 9/2001 de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Art. 8. *Estudios de Detalle*.—1. Cuando sea necesario completar o adaptar las determinaciones establecidas en el presente Plan, se redactarán y en su caso aprobarán, Estudios de Detalle.

2. Los Estudios de Detalle tendrán alguna de las finalidades establecidas en el art. 53 de la Ley del Suelo.

3. Los Estudios de Detalle resolverán los problemas de encuadre de su ordenación en el conjunto del Plan Especial, mediante la delimitación de manzanas completas o unidades urbanas equivalentes.

Art. 9. *Ejecución del Plan Especial*.—El presente Plan Especial se desarrollará a través de los correspondientes Proyectos de Urbanización.

Art. 10. *Proyectos de Urbanización*.—1. Los Proyectos de Urbanización a realizar se referirán independientemente a los ámbitos de la glorieta situada en el acceso de la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42 y al vario previsto al NO de la mencionada parcela.

2. Los Proyectos de Urbanización podrán modificar las previsiones de este Plan especial, como consecuencia del cambio de escala, ajustando las rasantes definitivas, sobre la base de la situación existente, a las demandas generadas por las parcelas afectas por la mejora de la infraestructura y accesos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en el apartado 4.2. Desarrollo de las infraestructuras de la Memoria de Ordenación del presente Plan Especial.

Art. 11. *Ejercicio de la facultad de edificar*.—El ejercicio de la facultad de edificar se ajustará a lo establecido en el art. 19 de la Ley del Suelo.

Capítulo III

Normas de edificación y condiciones para la intervención en el sistema viario

SECCIÓN 1.ª

Normas de aplicación

Art. 12. *Ordenanzas y ordenación de la parcela*.—La edificabilidad que corresponde a la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42 es de 71.838 m² y la ocupación máxima de parcela de 47.892 m², de acuerdo con lo establecido en el Convenio suscrito con fecha 25 de octubre de 2001 entre el ayuntamiento de Alcalá de Henares, el Consorcio Urbanístico “La Garena” y Robert Bosch España, S. A.

Se prevé el establecimiento de un área arbolada en el perímetro de la parcela, de acuerdo con lo establecido en el plano O-2 del Plan Especial, señalándose en este plano el área de movimiento de la edificación, en función de los retranqueos establecidos.

La reserva y configuración de plazas de aparcamiento para vehículos ligeros y pesados podrá ajustarse en el proyecto de edificación, de acuerdo con los criterios y determinaciones del apartado 3.5. Arbolado y plazas de aparcamiento de la Memoria de Ordenación.

Para el resto de determinaciones urbanísticas se aplicará la clave de ordenanza 12, Industria Exenta, de acuerdo con la Modificación Puntual del Plan General de Ordenación Urbana de Alcalá de Henares, aprobada con fecha 15 de marzo de 2012 y publicada en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, en fecha 14 de mayo del mismo año.

En el resto de cuestiones y definiciones relativas a los parámetros que regulen la forma del espacio público, la ocupación del suelo y la edificación, y en general en todo aquello que no esté expresamente especificado en la citada ordenanza, se aplicará la normativa general existente en el Plan General de Ordenación Urbana de Alcalá de Henares.

SECCIÓN 2.ª

Sistemas

Art. 13. *Sistema Viario*.—1. La red viaria definida en este Plan se ejecutará de acuerdo con las especificaciones que se contienen en los planos, respetando las secciones transversales acotadas.

2. Los Proyectos de Urbanización determinarán con toda exactitud las rasantes definitivas, así como la posición de los puntos de alumbrado público, registros de captación de aguas pluviales y demás servicios urbanísticos.

Capítulo IV

Régimen de usos

Art. 14. *Usos principales.*—El uso principal, aplicable a la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42 es el de industria exenta, que se refiere a instalaciones industriales de tamaño medio, con ocupación parcial del solar y retranqueada pro todos sus linderos, de acuerdo con la definición establecida en la clave 12.

Art. 15. *Usos compatibles.*—Los usos compatibles con el uso de industria exenta están regulados en la clave 12, anteriormente citada.

Capítulo V

Condiciones de higiene, seguridad y salubridad

Art. 16. *Vertido de aguas residuales.*—1. El vertido de aguas residuales se efectuará a la red pública del alcantarillado. La conexión a la red se realizará obligatoriamente mediante una arqueta de registro.

2. Se prohíben expresamente los pozos negros, fosas sépticas y vertidos a cielo abierto.

3. Los proyectos para la concesión de licencias de edificación y actividad especificarán las características y cantidades de los vertidos previstos, e incluirán el detalle de la conexión a la red de alcantarillado.

Art. 17. *Características de las aguas residuales.*—Con carácter general, las aguas residuales cumplirán las siguientes condiciones:

- No contendrán sustancias que puedan originar la muerte de peces en los cauces públicos de vertido.
- No contendrán gérmenes patógenos de tipo bacteriológico, tuberculosis o tífus.
- La temperatura del agua será igual o inferior a 35 °C.
- El pH del agua estará comprendido entre el 6 y 9.
- Las aguas no contendrán sustancias colorantes.
- Las aguas no contendrán sustancias tóxicas de tipo químico, estableciéndose el límite de toxicidad de acuerdo con el Reglamento de Actividades molestas, insalubres y peligrosas.

Art. 18. *Polución, gases, combustible y ruidos.*—En relación con las materias mencionadas se tendrá en cuenta lo establecido en el Reglamento de actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas y toda la normativa específica de la Comunidad Autónoma de Madrid.

Art. 19. *Riego de incendio o explosión.*—Se cumplirá en todas las edificaciones e instalaciones el CTE (Código Técnico de la Edificación), aprobado por Real Decreto 314/2006 y, en su caso la legislación específica para las instalaciones de uso industrial.

Capítulo VI

Normas de urbanización

Art. 20. *Enlace con las redes existentes.*—Los Proyectos de Urbanización deberán resolver el enlace de los servicios urbanísticos interiores y redes infraestructurales de cualquier tipo, con los generales a los que se haya de conectar para garantizar el servicio, para lo cual verificarán que éstos tienen la suficiente dotación o capacidad. Asimismo, resolverán adecuadamente el enlace con la red viaria existente y mantendrán las dotaciones de infraestructura y transporte actuales.

Específicamente deberán atenderse las siguientes cuestiones:

- Conexión con la red de saneamiento de fecales.
- Conexión con la red de saneamiento de pluviales.
- Continuidad de la red peatonal y carril bici.
- Ejecución de dos paradas de autobuses.

Art. 21. *Características de la red de alcantarillado y depuración de aguas residuales.*—La red de saneamiento será separativa. Se dispondrá en cada área edificable de dos acometidas de saneamiento, una para aguas residuales y otra para pluviales. La red de pluviales deberá calcularse para aceptar la escorrentía. Los cálculos del caudal de aguas plu-

viales deberán ajustarse en el Proyecto de Urbanización, de tal forma que se garantice la capacidad de la red interior proyectada.

La red de saneamiento canalizará los vertidos y las aguas pluviales hacia la red general del alcantarillado, buscando la conexión hacia la cota más baja de la red.

Las canalizaciones serán de hormigón.

Para la aprobación definitiva de los Proyectos de Urbanización se deberá contar con la autorización de vertido expedida por la confederación Hidrográfica del Tajo. Este Proyecto incluirá un Estudio hidrológico-hidráulico que analice tanto el estado actual como el proyectado, y las avenidas extraordinarias previsibles que justifiquen el dimensionado de las obras previstas.

Art. 22. Alumbrado en espacios públicos y señalización.—El alumbrado exterior se ajustará a los parámetros establecidos en la normativa vigente. Deberá cuidarse que el factor de utilización de la iluminación en la vía, calzada, plaza o recinto sea superior al 30%, evitando colocar las luminarias o los proyectores alejados de la zona a iluminar o en su caso minimizar la luz proyectada fuera de la zona útil.

Las luminarias habrán de estar siempre enfocadas hacia abajo, a fin de reducir la potencia necesaria y la contaminación lumínica. Se utilizarán lámparas de LED para reducir el consumo energético.

Se colocará en la vía pública la señalización necesaria para regular el movimiento de vehículos por la zona, indicando el sentido de circulación, calles de dirección prohibida, zonas de aparcamiento, etc. Se colocarán carteles indicadores de los edificios y usos de carácter público más importantes.

Las señales tendrán una sustentación autónoma, independiente de los elementos de iluminación. Su diseño se ajustará al existente actualmente en el municipio de Alcalá de Henares.

Art. 23. Actividades potencialmente contaminantes del suelo.—En el caso de las instalaciones sometidas al 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 tanto la implantación de nuevos establecimientos como su clausura se someterán a lo dispuesto en el art. 3.4 del mencionado Real Decreto.

Art. 24. Condiciones ambientales y generales de urbanización.—En los Proyectos de Urbanización y en su ejecución deberá desarrollarse un Programa de vigilancia ambiental de acuerdo con el avance que se expone en el capítulo 19 del documento ambiental, con el siguiente contenido orientativo: Control a los contratistas, Control de la zona afectada por la obra. Señalización, Gestión de residuos, Control de los efectos sobre las calles aledañas a las parcelas, Control del ruido, Control de la emisión de polvo y partículas, Control de la contaminación del suelo y Emisión de informes antes, durante y a la finalización de las obras.

Para el resto de determinaciones sobre la urbanización general, se tendrán en cuenta las condiciones establecidas en el Plan General de Ordenación Urbana de Alcalá de Henares y en el Pliego de Prescripciones Técnicas municipal.

Capítulo VII

Afecciones ferroviarias

Art. 45. Afecciones ferroviarias.—Cualquier actuación en el entorno de la vía ferroviaria quedará sujeta a la legislación vigente, Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario.

El Plan Especial fija la zona de protección y el límite de la edificación en relación a trazado ferroviario existente, en el plano O-2 de Ordenación.

Capítulo VIII

Condicionantes ambientales

Art. 46. Depuración de aguas residuales y conexión a la red de saneamiento.—El caudal total de vertido de aguas residuales generadas por el desarrollo previsto, podrá ser tratado en el actual Sistema de Depuración “Alcalá Este-Alcalá Oeste”.

El Ayuntamiento autorizará las conexiones a la red de alcantarillado, garantizando que la incorporación del incremento de vertido generado por el desarrollo previsto no altere negativamente el funcionamiento de la misma.

Art. 47. *Protección del medio hídrico.*—Las actuaciones contempladas en el Plan Especial se sitúan en la zona de policía del arroyo Camarmilla. En consecuencia, tal y como señala el informe de 1 de marzo de 2021 de la Confederación Hidrográfica del Tajo (CHT), el Plan deberá contar con la preceptiva autorización de dicha Confederación, según establece la vigente Legislación de Aguas.

El estudio hidrológico-hidráulico presentado pone de manifiesto la falta de capacidad de la obra de drenaje actual bajo la línea de ferrocarril para desaguar los caudales correspondientes a las avenidas de 100 o 500 años de periodo de retorno, así como la falta de capacidad de la obra de drenaje bajo la avenida de Madrid para desaguar los caudales de la avenida correspondiente a 500 años de periodo de retorno. Tal y como señala el informe de la CHT, dicha situación se deberá tener en cuenta para adecuar los cálculos en la redacción del proyecto definitivo.

Se deberán cumplir las condiciones generales para la protección de los cauces y de las aguas subterráneas puestos de manifiesto en el informe de la Confederación Hidrográfica del Tajo y, en particular, los siguientes:

- En la redacción del proyecto se tendrá en cuenta en todo momento la necesidad de adecuar la actuación urbanística a la naturalidad de los cauces y en general del dominio público hidráulico, y en ningún caso se intentará que sea el cauce el que se someta a las exigencias del proyecto.
- Se diseñarán redes de saneamiento estancas, para evitar infiltración de las aguas residuales urbanas a las aguas subterráneas.

Art. 48. *Cumplimiento de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido y los Reales Decretos que la desarrollan.*

Durante la fase de obras en la parcela logística se deberán contemplar las medidas preventivas adecuadas para la protección del ruido en las viviendas cercanas, como son el uso de equipamientos y maquinaria con un adecuado control de las emisiones acústicas y el control de los horarios de trabajos, que se deberán restringir a los horarios de día y tarde (7:00-19:00), preservando la noche sin trabajos para proteger el descanso en el vecindario.

Art. 49. *Calidad de los suelos para el planeamiento urbanístico.*—En el caso de las instalaciones sometidas al 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 ordenación de suelos contaminados, tanto la implantación de nuevos establecimientos como su clausura se someterán a lo dispuesto en el art. 3.4.

En todo caso, de acuerdo con lo establecido en el art. 61.2 de la ley 5/2003, de Residuos de la Comunidad de Madrid, no se podrán ejecutar desarrollos urbanísticos en los ámbitos que incluyan suelos contaminados.

Art. 50. *Protección del patrimonio histórico y cultural.*—En el Proyecto a desarrollar en la parcela de la Avda. de Madrid n.º 42 se tendrá en cuenta lo siguiente:

El referido proyecto tiene incidencia sobre bienes integrantes del Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, concretamente se localiza en el ámbito de los Bienes:

- Bien Zona Arqueológica Ciudad Romana de Complutum (código: CM/0000/133 del Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid de adscripción cultural romana) y está protegido conforme a la figura de Bien de Interés cultural (BIC) declarado en la categoría de Zona Arqueológica (decreto 6/1992, BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID 20-02-92), de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.
- Bien Complutum (código: CM/0005/001 del Catálogo Geográfico de Bienes Inmuebles de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid de adscripción cultural calcolítico, bronce, edad del hierro y romana) y está protegido conforme a la figura de Yacimiento arqueológico documentado, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 3/2013, de 18 de junio, de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid.

Y finalmente, se sitúa dentro del Área de Protección Arqueológica A, recogida en los documentos de planeamiento municipal.

Deberá observarse la metodología expuesta en la Hoja informativa del informe emitido por la Dirección General de Patrimonio Cultural de fecha 26 de febrero de 2021, en función de la implantación del Proyecto definitivo de la instalación industrial.

Esta implantación, previo control arqueológico del movimiento de tierras, podrá realizarse en todo el ámbito de la parcela, debiendo cumplirse todas las prescripciones estable-

cidas en la Resolución de la Dirección General de Patrimonio Cultural de fecha 13/04/2021, que se acompaña como Anexo V-17 al presente Plan Especial.

“En caso de aparición de restos de interés arqueológico en el transcurso de las obras y de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 31 de la Ley 3/2013, de 18 de junio; de Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, se paralizarán los trabajos y se tomarán las medidas adecuadas para la protección de los restos. La comunicación del hallazgo se deberá realizar a la Dirección General de Patrimonio Histórico en el plazo de 3 días naturales. A su vez, se procederá a su delimitación, documentación gráfica y planimétrica y a la protección cautelar. De este modo, previa notificación e informe de los hallazgos, la Dirección General de Patrimonio Cultural determinará las medias concretas de protección del patrimonio afectado y directrices a seguir”.

Art. 51. *Cambio climático y protección frente a la contaminación atmosférica.*—En fase de Proyecto, deberán considerarse 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.

Art. 52. *Protección del arbolado urbano.*—De acuerdo con el régimen de protección en la Ley 8/2005, de 26 diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid, la tala de todos los ejemplares incluidos dentro del ámbito de aplicación de la Ley por dimensiones o edad, a excepción de los ejemplares de especies exóticas invasoras (incluidas en el Catálogo Español de especies exóticas invasoras, aprobado por el Real Decreto 630/2013, de 2 agosto, con sus modificaciones posteriores) para los que no sea viable otra alternativa, deberá ser compensada mediante la plantación de un árbol adulto de la misma especie por cada año de edad del árbol eliminado.

En consecuencia, el mal estado de conservación de algunos de los ejemplares presentes en el ámbito no justifica su no consideración en cuanto a las plantaciones compensatorias. Por otro lado, independientemente de que el promotor privado del Plan Especial lleve a un acuerdo de cesión de ejemplares o de otro tipo con el Ayuntamiento, será este, como órgano promotor del Plan, el que deba asegurar la ejecución de las plantaciones compensatorias.

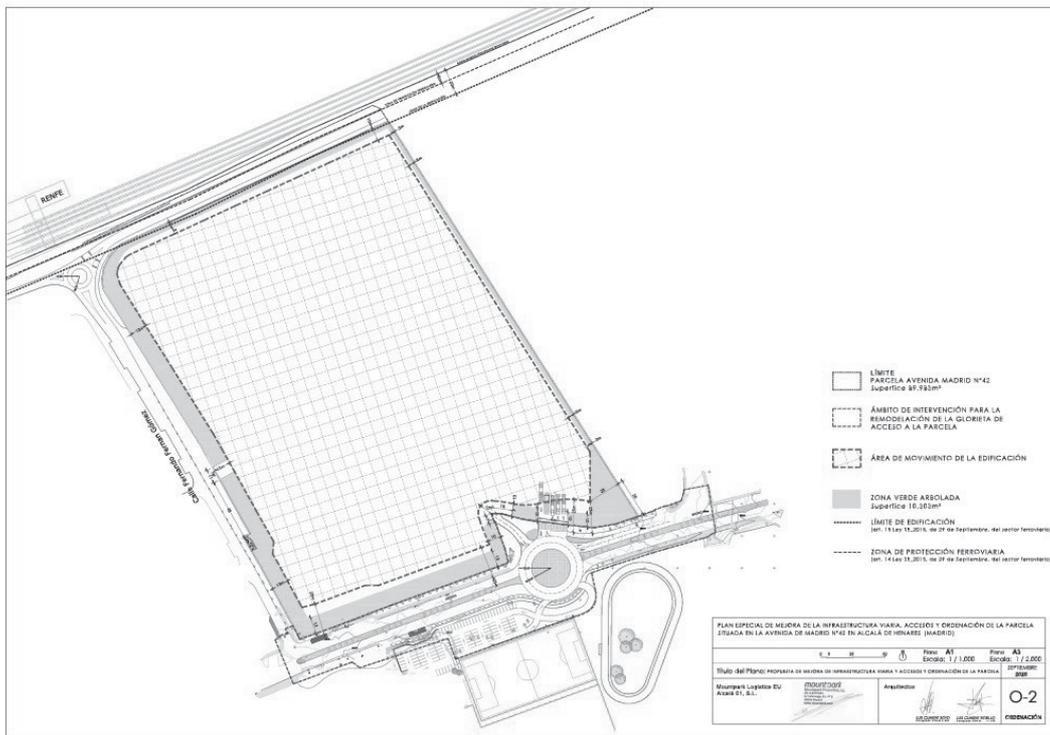
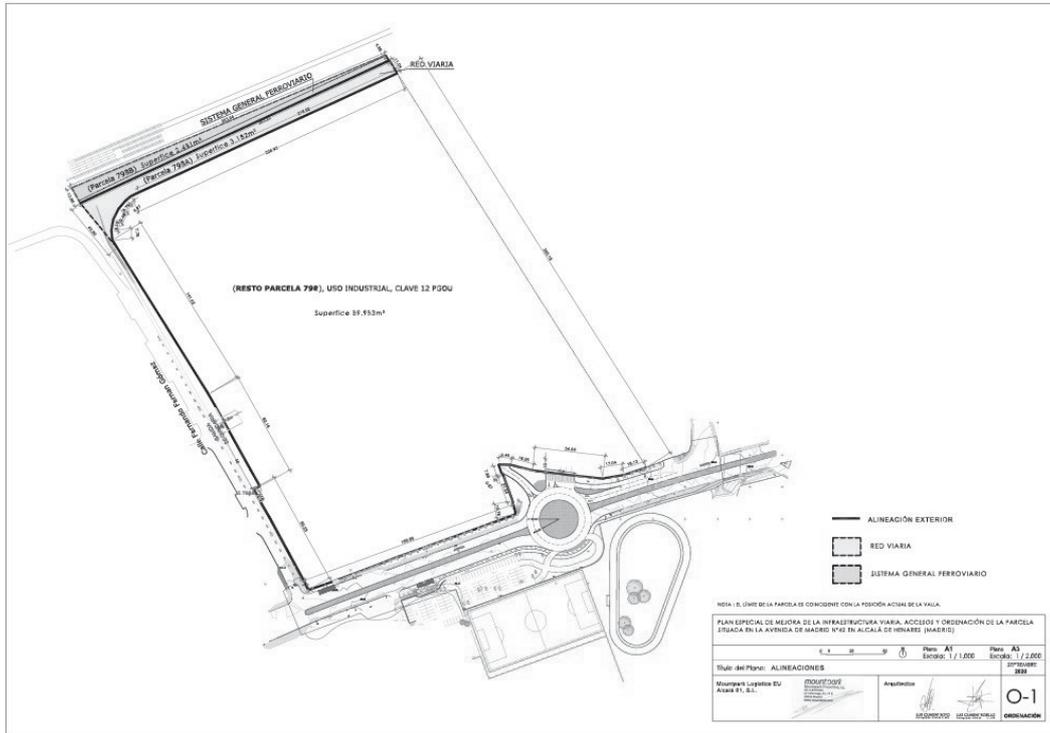
Art. 53. *Movilidad y transporte público.*

4.1.8. Movilidad y transporte público:

De acuerdo con lo señalado en el informe de 29 de junio de 2021 del Consorcio Regional de transportes, la construcción de la nueva glorieta sobre la Avenida de Madrid, supone una afección directa a las paradas de autobús 10359 y 12691. Exigiendo una reubicación de las mismas. Esta reubicación deberá contar con un proyecto técnico consensuado con el Consorcio. Dicho proyecto deberá contemplar alternativas, tanto de ubicación de las paradas como de itinerario de las líneas afectadas si así procede, durante el periodo de obras.

Art. 54. *Medidas de protección ambiental.*—Deberán cumplirse las medidas de carácter general y específicas propuestas en el capítulo 18 del Documento Ambiental Estratégico “Medidas previstas para prevenir, reducir y en la medida de lo posible, corregir cualquier efecto negativo relevante en el medio ambiente por la aplicación del Plan, tomando en consideración el cambio climático”, así como las consideraciones del Informe Ambiental Estratégico, que prevalecerán sobre las anteriores en caso de contradicción.

Art. 55. *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 un informe de seguimiento sobre el cumplimiento del informe ambiental estratégico.



Lo que se publica para general conocimiento, en cumplimiento del artículo 66 de la Ley 9/2001 de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid, significando que ha sido remitido el 22 de febrero de 2022 un ejemplar del Plan Especial de Mejora de la Infraestructura Viaria, Accesos y Ordenación de la Parcela situada en la Avenida de Madrid n.º 42 aprobado al Registro Administrativo de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio en aplicación de lo previsto en los artículos 65 y 66 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Este acuerdo pone fin a la vía administrativa, pudiendo interponerse contra el mismo recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la publicación del presente anuncio en el BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID, de conformidad con lo dispuesto en los arts. 112 de la Ley 39/2015 de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 46 de la Jurisdicción contencioso-administrativa, todo ello sin perjuicio de que se pueda utilizar cualquier otro recurso que se estime pertinente para la defensa de sus derechos.

Alcalá de Henares, a 22 de febrero de 2022.—El secretario general del Pleno y de la Asesoría Jurídica, Ángel de la Casa Monge.

(02/3.780/22)

