

A LA CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, AGRICULTURA E INTERIOR DE LA COMUNIDAD DE MADRID. DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y ECONOMÍA CIRCULAR.

**Asunto: EAE SAU 21 EL MOLAR
Doc. 26/005744.7/25
Exp. 26-UB2-00012.4/2025
SIA 25/012**

Los abajo firmantes:

Nombre y Apellidos	DNI/NIE	Domicilio

en nuestro propio nombre y derecho, ante esa Consejería, COMPARECEMOS y DECIMOS:

Que, dentro del trámite de Consultas de los interesados el Documento Inicial Estratégico y el Borrador del Plan Parcial SAU 21 de El Molar, establecido en el artículo 5 y concordantes de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental, aplicable plenamente por razón de la Disposición Transitoria Primera de la Ley 14/2014, de 22 de diciembre de la CAM, formulamos, en nuestro propio nombre y derecho, las siguientes

SUGERENCIAS

ÍNDICE

PREVIA. LEGITIMACIÓN PARA INTERVENIR EN EL PROCESO DE CONSULTAS.

1. DENUNCIA DE LA TERGIVERSACIÓN DE ANTECEDENTES RELEVANTES EN LA TRAMITACIÓN AMBIENTAL DEL DOCUMENTO SOMETIDO A CONSULTAS. NULIDAD DE LA TRAMITACIÓN DE 2015 Y DEL DOCUMENTO DE ALCANCE DE 2016.

2. INVIABILIDAD DE LA ACTUACIÓN URBANÍSTICA POR INTEGRAR UNA GRAN MASA DE SUELO CUYA CLASIFICACIÓN REGLADA, DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 16 DE LA LEY DEL SUELO DE LA COMUNIDAD DE MADRID (LSCAM) ES LA SUELO NO URBANIZABLE DE ESPECIAL PROTECCIÓN. AFECTACIÓN AL CORREDOR ECOLÓGICO PRINCIPAL DEL HENARES EN EL TRAMO EL CHAPARRAL. MALA FE DEL PROMOTOR QUE OCULTA DELIBERADAMENTE LO QUE CONSTA YA EN EL AVANCE DEL PGOU DE EL MOLAR SOMETIDO A INFORMACIÓN PÚBLICA EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 2024.

2.1 Ocultación del tramo El Chaparral del Corredor Ecológico Principal del Henares

2.2 El tramo El Chaparral es Suelo No Urbanizable de Especial Protección por ministerio de la Ley

3. IMPACTO AMBIENTAL DEL MODELO DESARROLLISTA Y DESCONECTADO DEL NÚCLEO EXISTENTE QUE PROPONE EL BORRADOR DEL PLAN PARCIAL.

3.1. La EAE de los documentos sometidos a consulta no puede ignorar la incompatibilidad del desarrollo propuesto con la Legislación vigente, las Directivas Europeas y los Tratados Internacionales, que promueven modelos de ciudad compactos y respetuosos con el Medio Ambiente.

3.2. El Borrador de Plan Parcial propone una actuación desarrollista contraria a los principios informadores de la Legislación del Suelo y las recomendaciones de la Unión Europea.

4. AFECCIÓN A HABITATS DE INTERÉS COMUNITARIO Y TERRENOS FORESTALES DESIGNADOS POR LA COMUNIDAD DE MADRID.

5. AFECCIÓN A LA MOVILIDAD E IMPACTO ACÚSTICO DE LA PROPUESTA.

5.1. Afección acústica en los desarrollos propuestos, provocados por la infraestructura del aeropuerto Adolfo Suarez-Madrid Barajas

5.2. Incremento de la IMD sobre la autovía A-1 e incompatibilidad con la Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid 2023-2030

5.3. Accesos al ámbito

6. FRAGILIDAD DEL PAISAJE

7. POSIBLE AFECCIÓN AL PATRIMONIO HISTÓRICO Y ARQUEOLÓGICO

8. POSIBLES AFECCIONES POR LA PROPUESTA DE IMPLANTACIÓN DE EDAR EN EL ENTORNO

PREVIA. LEGITIMACIÓN PARA INTERVENIR EN EL PROCESO DE CONSULTAS.

Como ha destacado la Sala 3ª del Tribunal Supremo, en su Sentencia **STS nº 1768/2023, de 21 de diciembre, Rec. 3303/2022:**

"... la participación de las "personas interesadas" -en palabras de la LEA- o "público interesado" -en palabras de la Directiva- responde a la protección de un interés o círculo de intereses más específico que abarca a quienes se consideran interesados en el procedimiento administrativo y a las organizaciones ambientales, interés, individual o colectivo, que ha de justificarse."

En este sentido, destaca que el art. 1.2. e) de la Directiva 2011/92/UE, en la redacción dada por la Directiva 2014/52/UE, define al "público interesado (en términos similares, el Convenio Aarhus, art. 2, apartados 4 y 5), como: *"el público afectado, o que pueda verse afectado, por procedimientos de toma de decisiones medioambientales contemplados en el apartado 2 del art. 2, o que tenga un interés en el mismo; a efectos de la presente definición, se considerará que tienen un interés las organizaciones no gubernamentales que trabajen en favor de la protección del medio ambiente y que cumplan los requisitos pertinentes previstos por la legislación nacional"*.

Y resalta que, en parecidos términos se pronuncia la Ley de Evaluación Ambiental, cuando, en su art. 5.1, apartados f) y g), establece:

"f) "Público": cualquier persona física o jurídica, así como sus asociaciones, organizaciones o grupos, constituidos con arreglo a la normativa que les sea de aplicación que no reúnan los requisitos para ser considerados como personas interesadas.

g) "**Personas interesadas**": se consideran personas interesadas a los efectos de esta ley:

1.º Todas aquellas en quienes concurren cualquiera de las circunstancias previstas en el artículo 4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2.º Cualesquiera personas jurídicas sin ánimo de lucro que, de conformidad con la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente (incorpora las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE), cumplan los siguientes requisitos:

i) Que tengan, entre los fines acreditados en sus estatutos la protección del medio ambiente en general o la de alguno de sus elementos en particular, y que tales fines puedan resultar afectados por la evaluación ambiental.

ii) Que lleven, al menos, dos años legalmente constituidas y vengán ejerciendo, de modo activo, las actividades necesarias para alcanzar los fines previstos en sus estatutos.

iii) Que según sus estatutos, desarrollen su actividad en un ámbito territorial que resulte afectado por el plan, programa o proyecto que deba someterse a evaluación ambiental.”.

Todos los firmantes vivimos en la urbanización Ciudad Santo Domingo o en las vecinas urbanizaciones de Ciudadcampo y Valdelagua. En consecuencia, **nosotros ostentamos directamente la legitimidad de los interesados**, según las Directivas Europeas, la Ley de Evaluación Ambiental y el artículo 4 de la Ley 39/2015.

1. DENUNCIA DE LA TERGIVERSACIÓN DE ANTECEDENTES RELEVANTES EN LA TRAMITACIÓN AMBIENTAL DEL DOCUMENTO SOMETIDO A CONSULTAS. NULIDAD DE LA TRAMITACIÓN DE 2015 Y DEL DOCUMENTO DE ALCANCE DE 2016.

En el apartado 2 titulado Antecedentes Relevantes en la Tramitación Ambiental de este Plan Parcial, el documento alude al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica *Simplificada* iniciado con la remisión del Plan Parcial del SAU-21, que nunca existió, en ninguna de sus fases. Viene a insinuar, al efecto, que el trámite actual es redundante porque habría otro anterior, cuando lo que invocan es una tramitación nula, que no cumplía siquiera el procedimiento legal ambiental, puesto que se pretendía una EAE simplificada.

De hecho, el borrador del plan Parcial de diciembre de 2024 que se presenta ahora, vierte una falsedad malintencionada al afirmar:

“Una vez confirmada la validez de la Revisión de las Normas, el 26 de noviembre de 2014, los propietarios mayoritarios del sector presentaron ante el Ayuntamiento de Molar una nueva propuesta de Plan Parcial para su tramitación, en sustitución del presentado en el año 2005 con la oportuna iniciativa. **En fecha 10 de febrero de 2015, en virtud del Decreto del concejal delegado de Urbanismo se aprobó inicialmente la nueva propuesta de Plan Parcial, iniciándose así la tramitación prevista en la LSCM.**

Así las cosas, este procedimiento administrativo no llegó a culminar, debido fundamentalmente a la situación concursal que presentaban dos de las sociedades propietarias (cuyas participaciones han sido en gran parte adquiridas por el propietario actual), habiendo llegado a la fase de emisión de informes.”.

Al respecto, como acreditamos con el **documento Anexo I**, mediante la Resolución de **Alcaldesa de El Molar, Doña Yolanda Sanz Rojas, de 10 de diciembre de 2015, se revocó el acto de 10 de febrero del mismo año citado en el expediente actual. NO FUE UN ABANDONO DE LOS PROMOTORES LO QUE TRUNCÓ EL EXPEDIENTE, SINO SU NULIDAD.**

La decisión fue la siguiente:

HE RESUELTO

PRIMERO.- Estimar parcialmente las alegaciones formuladas por parte de ECOLOGISTAS EN ACCION y de la COMUNIDAD DE PROPIETARIOS DE SANTO DOMINGO.

SEGUNDO.- Revocar, en consecuencia, el acuerdo de aprobación inicial del plan parcial del SAU 21 de fecha 10 de febrero de 2015 emitido por parte de la Concejalía de Urbanismo por haberse adoptado por órgano que no resultaba competente, por lo que queda sin efecto alguno.

TERCERO.- Notificar la presente resolución personalmente a los propietarios en cumplimiento de lo previsto en el artículo 59.4.b).1º de la Ley 9/2001 de 17 de julio del Suelo de la Comunidad de Madrid, así a ECOLOGISTAS EN ACCION y a la COMUNIDAD DE PROPIETARIOS DE SANTO DOMINGO.

Las razones de la REVOCACIÓN DEL ACUERDO DE APROBACIÓN INICIAL eran las siguientes:

CUARTO.- Mediante decreto del Concejal de Urbanismo de fecha de fecha 10 de febrero de 2015 se aprobó con carácter inicial el Plan Parcial del SAU 21 de las vigentes Normas Subsidiarias de Planeamiento, que fue publicado en el BOCAM nº 59 de 11 de marzo de 2015.

QUINTO.- Tras la mencionada publicación y durante el periodo de información pública se presentan alegaciones por parte de ECOLOGISTAS EN ACCION y COMUNIDAD DE PROPIETARIOS DE SANTO DOMINGO, que alegan respecto a esta aprobación inicial que ha sido dictada por órgano incompetente porque es competencia de la Alcaldía no susceptible de ser delegada.

SEXTO.- La aprobación inicial de los instrumentos de desarrollo de planeamiento corresponde a la Alcaldía de conformidad con lo establecido en el artículo 21.1 j) de la Ley 7/85 de 2 de abril, sin que sea una competencia delegable.

La revocación del Acuerdo derivaba, en definitiva, de que éste era **nulo de pleno derecho**, en cuanto la aprobación inicial del Plan Parcial se había pretendido aprobar por un mero Concejal, que no tenía competencia alguna para ello, dado que el artículo 59.2 de la LSCAM la reservaba ya entonces al Alcalde, en armonía con lo establecido por el artículo 21 de la LBRL. La nulidad era de pleno derecho de acuerdo con el artículo 62.1.b) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre (LRJP y PAC) entonces en vigor. **Esta nulidad de pleno derecho supone la inexistencia del acto porque 'quod nullum est nullum effectum producit'**. Es decir, que no sólo se revocó la aprobación inicial de 10 de febrero de 2015, sino que nunca tuvo efectos la pretendida aprobación inicial porque era NULA DE PLENO DERECHO.

En definitiva, lejos de ser redundante, como sugiere el Documento en sus Antecedentes, porque ya habría habido un expediente de evaluación ambiental simplificada con Documento de Alcance de 1 de abril de 2016, NUNCA HUBO NADA. En esta materia el procedimiento y la competencia son esenciales, al margen de que una alteración del medio físico como la que se propone nunca podría haberse tramitado como Evaluación Ambiental SIMPLIFICADA, según relata el Antecedente se pretendía, sino que requeriría, de ser legal, los trámites de la EAE ordinaria, como indicó la CAM, al parecer.

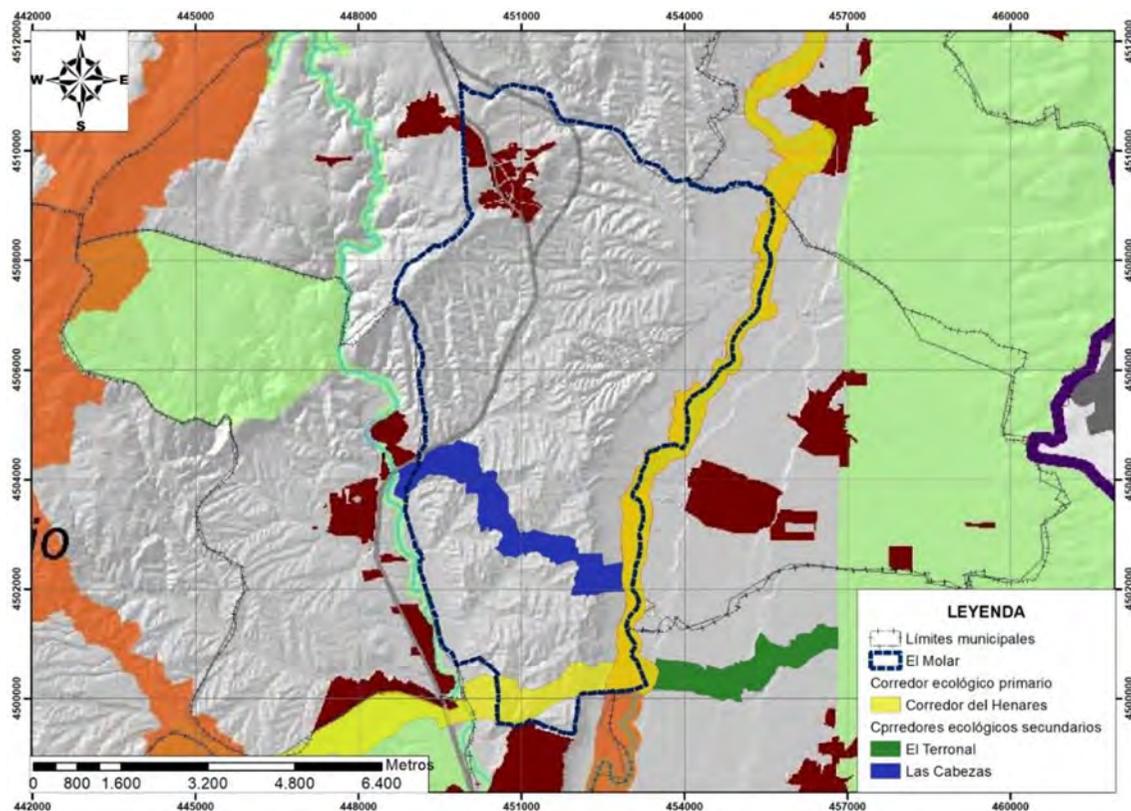
2. INVIABILIDAD DE LA ACTUACIÓN URBANÍSTICA POR INTEGRAR UNA GRAN MASA DE SUELO CUYA CLASIFICACIÓN REGLADA, DE ACUERDO CON EL ARTÍCULO 16 DE LA LEY DEL SUELO DE LA COMUNIDAD DE MADRID (LSCAM) ES LA DE SUELO NO URBANIZABLE DE ESPECIAL PROTECCIÓN. AFECTACIÓN AL CORREDOR ECOLÓGICO PRINCIPAL DEL HENARES EN EL TRAMO EL CHAPARRAL. MALA FE DEL PROMOTOR QUE OCULTA DELIBERADAMENTE LO QUE CONSTA YA EN EL AVANCE DEL PGOU DE EL MOLAR SOMETIDO A INFORMACIÓN PÚBLICA EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 2024.

2.1. Ocultación del tramo El Chaparral del Corredor Ecológico principal del Henares

Sorprende la soltura con la que el Documento Inicial Estratégico y el borrador del Plan Parcial ignoran la existencia del TRAMO EL CHAPARRAL del Corredor Ecológico Principal del Henares cuando el propio Avance del Plan General de Ordenación Urbana de El Molar, sometido hace apenas unos meses a información pública lo recoge, aunque luego haga caso omiso también de la Ley y las directivas europeas en la materia.

En efecto, el propio documento del Avance del Plan General de El Molar, sometido a información pública por el Acuerdo publicado en el BOCM nº 227, de 23 de septiembre de 2024, **TRES MESES ANTES DE LA FECHA DEL DOCUMENTO SOMETIDO AHORA A CONSULTAS** reconoce en la página 142 de su Memoria, que discurre por medio del que denomina SUZT (SAU 21) una parte del Tramo El Chaparral del Corredor Ecológico Principal del Henares definido en la *Planificación de la Red de Corredores Ecológicos de La Comunidad de Madrid: Identificación de Oportunidades Para el Bienestar Social y La Conservación Del Patrimonio Natural*, emitido por la Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid en 2010.

El Avance del PGOU de El Molar, que es ANTERIOR AL BORRADOR DE PLAN PARCIAL INCLUIDO EN LA DOCUMENTACIÓN SOMETIDA A CONSULTAS, lo plasma en la siguiente imagen:



Como se ve, incluso la Memoria del Avance del PGOU de El Molar recoge el Corredor al que nos referimos y alude a que el documento de Plan Parcial presentado en **julio de 2024** pretende redelimitar el Sector SAU 21. El borrador de Plan Parcial que da origen a este expediente, datado en **diciembre de 2024** omite toda referencia al Corredor Ecológico y lo mismo el Documento Inicial Estratégico no asume su clasificación reglada como suelo no urbanizable de especial protección. **ES UNA OMISIÓN DELIBERADA, CLARAMENTE. ¿Cómo puede ignorarse una información tan pública como la que señalamos, que aparece en el VISOR SIT MADRID de manera**

automática? Cualquier experto consulta esta clase de documentos y analiza si hay afecciones a los Corredores Ecológicos; pero, CUANDO EL AVANCE DEL PLAN GENERAL ANTERIOR AL BORRADOR DE PLAN PARCIAL DE DICIEMBRE DE 2024 RECOGE EL CORREDOR ECOLÓGICO, LA EVIDENCIA DE LA OMISIÓN DELIBERADA DE ESTA INFORMACIÓN ES CLAMOROSA.

Esta conducta debe poner en guardia a esa Administración, que es la responsable de velar por la calidad ambiental y la protección de la Biodiversidad, para que aplique un celo especial en el análisis de lo que se le presenta, puesto que, quien no duda en omitir datos esenciales que conoce, evidentemente, no informa con la objetividad necesaria.

Resulta claro que el Documento Inicial Estratégico no tiene por objeto analizar el impacto real de la nueva ciudad en el medio ambiente, sino, simplemente, defender su viabilidad a costa de lo que sea, incluso de engañar a la Comunidad de Madrid.

Es fácil para el promotor presentar cualquier cosa porque **la responsabilidad personal y objetiva de emitir una resolución recae sobre la Comunidad de Madrid y sus funcionarios.** Por eso, la reacción administrativa no puede ser sino rechazar una documentación que incurre en "errores" tan groseros.

Las determinaciones impuestas al Tramo El Chaparral pueden consultarse en la siguiente página web de la Comunidad de Madrid, aunque esa Consejería, como autora del documento de Planificación Territorial, lo conoce sobradamente:

<https://www.madrid.org/cartografia/planea/planeamiento/html/web/corredores.htm>

En este sentido, el documento *Planificación de la Red de Corredores Ecológicos de La Comunidad de Madrid: Identificación de Oportunidades Para el Bienestar Social y La Conservación Del Patrimonio Natural*, elaborado por la Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid en 2010, ocho años después de que se aprobaran las NNSS de El Molar, incluye, como incluso reconoce el Avance del Plan General reiteradamente citado, un **TRAMO del Corredor ecológico del Henares, denominado EL CHAPARRAL**, con una superficie de 331,11 Ha. Este Corredor conecta los siguientes Espacios Natura 2000:

ES3110004	Cuenca del río Manzanares	LIC	Madrid
ES3110003	Cuenca del río Guadalix	LIC	Madrid
ES3110001	Cuencas de los ríos Jarama y Henares	LIC-ZEPA	Madrid
ES0000139	Cuencas de los ríos Jarama y Henares	LIC-ZEPA	Madrid .".

Este documento señala al principio del Anexo 8, titulado *Documento Divulgativo para los Ayuntamientos*, que "**La naturaleza se ha convertido en una necesidad para los madrileños**". Añade (pág. 601 del documento): "**en los últimos años se ha demostrado que para conservar el patrimonio natural no es suficiente la declaración puntual de espacios protegidos, como si de islas se tratara, sino que es preciso la existencia de una comunicación física entre ellos.**"

A partir de ahí, la Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial explica la causa de la delimitación de Corredores Ecológicos, como el que discurre por los terrenos del SAU 21:

"Esta necesidad es más acuciante en las regiones en donde los paisajes originales han sufrido mayores transformaciones. Entre ellas destacan la artificialización del territorio por la proliferación de zonas urbanas, comerciales e industriales, el desarrollo de nuevas carretas de alta capacidad o líneas ferroviarias de alta velocidad, cambios en los sistemas agrícolas, etc.

Poco a poco el paisaje original se va fragmentando y los paisajes originales van quedando a modo de islas, cada vez más separados entre sí. Este proceso conlleva a un paulatino empobrecimiento de la biodiversidad, que se traduce en la desaparición de numerosas especies.

La Comunidad de Madrid no ha sido ajena a estos procesos y también ha experimentado un deterioro de su patrimonio natural. Este empobrecimiento también afecta a nuestra calidad de vida, pues los servicios que la naturaleza también se ven afectados."

Finalmente, se explica con claridad el significado de los Corredores Ecológicos, como el del Henares, cuyo Tramo El Chaparral discurre por en medio del Sector SAU 21, que se pretende delimitar en el proyecto de Plan Parcial de julio de 2024:

"Los corredores ecológicos Infraestructuras verdes para garantizar la naturaleza y sus servicios a la sociedad.

- En respuesta a estos procesos surge la necesidad de desarrollar corredores ecológicos.

- Se trata de territorios que conectan físicamente los espacios naturales protegidos, facilitando la comunicación y el intercambio entre ellos, y cumpliendo con dos misiones principales:
 - Garantizar las necesidades de movilidad y de intercambio genético de las especies, así como los intercambios de materia, energía e información que precisan los ecosistemas para su correcto funcionamiento.
 - Garantizar el correcto funcionamiento de los servicios que los ecosistemas prestan a la sociedad, tales como la depuración del aire y del agua, el mantenimiento de la fertilidad del suelo, el desarrollo de los recursos naturales, los usos recreativos (vías verdes, senderos, cañadas), la calidad de vida (paisaje, anillos verdes, etc.) y otros muchos servicios imprescindibles para las sociedades modernas.

La conexión de los espacios protegidos mediante corredores ecológicos es una política que se desarrolla en la Unión Europea desde 1995. En España, la Ley del Patrimonio Natural y la Biodiversidad (Ley 42/2007) recoge por primera vez la necesidad de diseñar corredores ecológicos como parte de las políticas de conservación, y algunas Comunidades Autónomas, entre las que se encuentra la Comunidad de Madrid, han diseñado sus propias redes de corredores ecológicos.”.

La inclusión del Tramo denominado EL CHAPARRAL en el Corredor del Henares se justifica por la CAM en que **conecta el LIC Cuenca del Manzanares con el de Sotos del río Jarama**, y su carácter es PRINCIPAL. Además, añade que su nivel de vulnerabilidad es 1, es decir, con la máxima protección.

En cuanto a su carácter principal, las páginas 604 ‘in fine’ y 605 del documento explican, como reconoce la Memoria del propio Avance del Plan General, al que ignora el Borrador del Plan Parcial de diciembre pasado:

“**Los corredores principales** conectan en red los distintos espacios protegidos de la Comunidad de Madrid. Están diseñados en función de los movimientos de la fauna salvaje entre espacios protegidos a partir del estudio de diferentes especies. Los corredores principales se clasifican en distintos niveles en función de sus condiciones intrínsecas y su capacidad de comunicación.

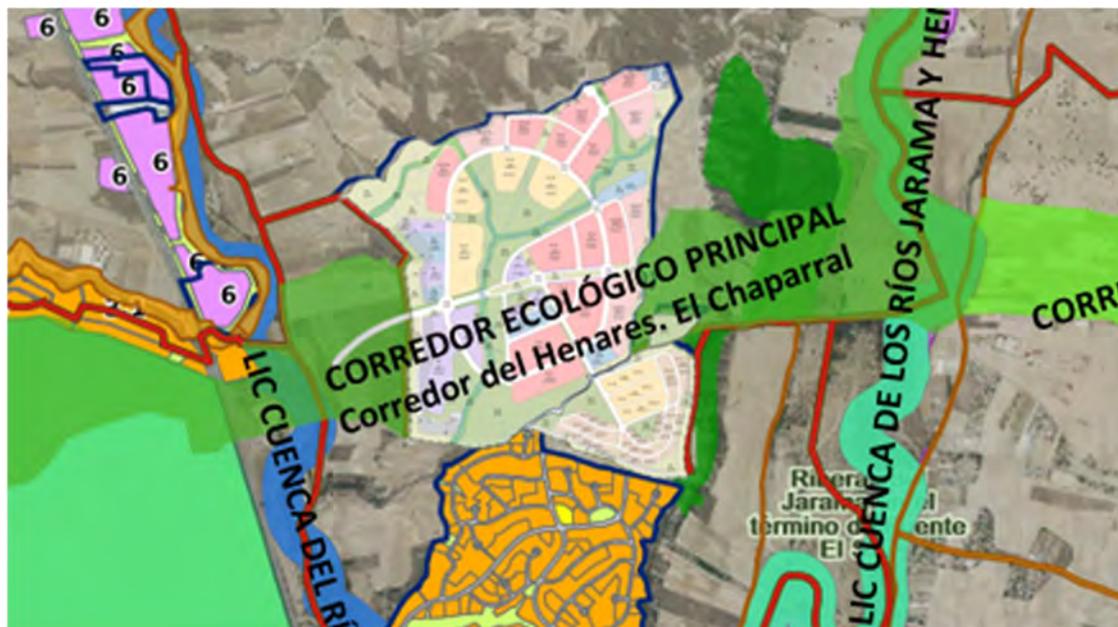
Los corredores secundarios unen los corredores principales con territorios que poseen una elevada calidad ambiental y paisajística o que acogen poblaciones importantes de las especies más importantes.”.

El visor del SIT Madrid refleja el plano de corredores destacando con trama de Corredor Principal el del Henares atravesando el SAU 21 y otras zonas de El Molar que han de someterse a la misma clasificación y protección.

El plano sobre la delimitación del SAU 21 en las Normas Subsidiarias del Planeamiento es elocuente y no permite duda alguna. Es imposible no haberlo visto:

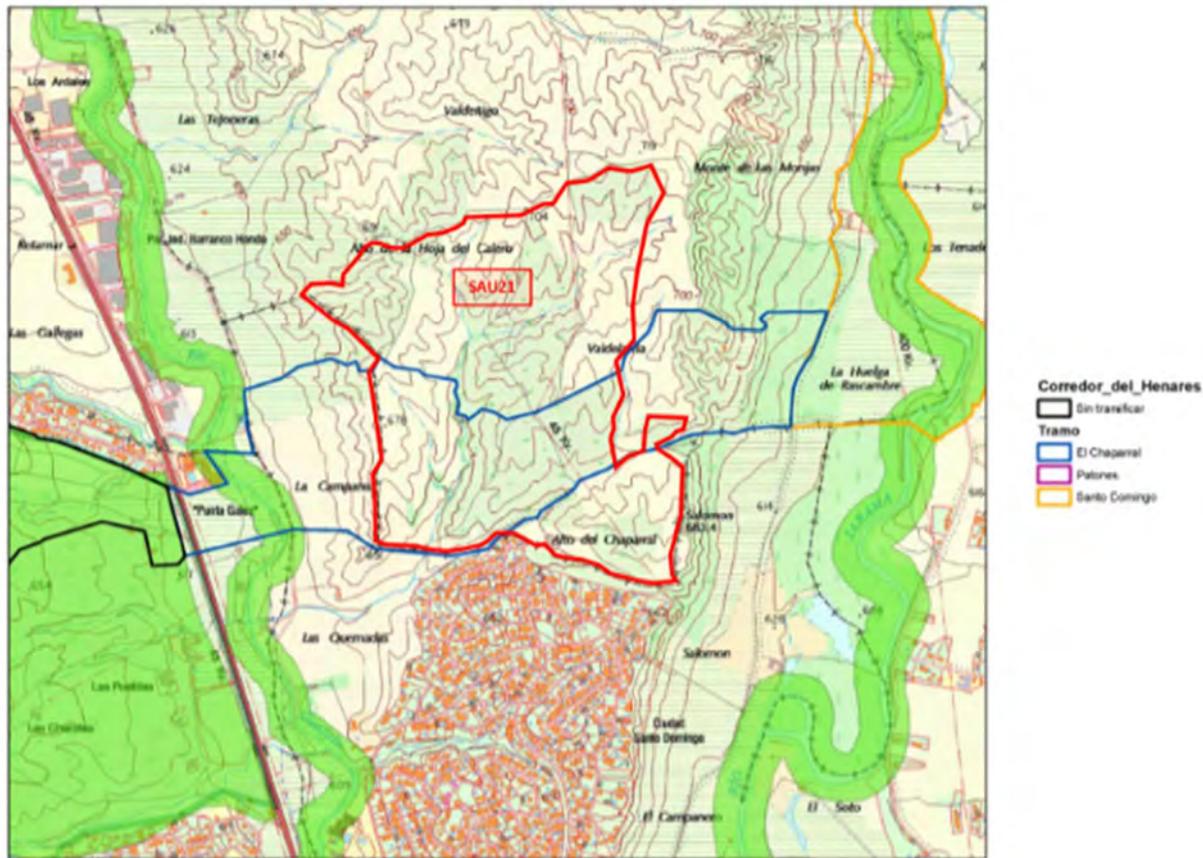


Además, realizando una ampliación de los espacios protegidos en esta zona de la Comunidad de Madrid, se puede detallar de manera más clara la importancia de dicho corredor. Motivo por el que se ha declarado Corredor Ecológico Principal. Como se puede ver en la siguiente imagen, tomada del Visor SIT de la Comunidad de Madrid:



Por lo que resulta evidente que dicho corredor debe mantener su trazado y superficie de manera íntegra. Para realizar esta apreciación, bastaría con que los terrenos tuvieran un carácter secundario para justificar su protección, pero resulta que la CAM determina que forman parte de un CORREDOR PRINCIPAL, con mayor relevancia ambiental y paisajística.

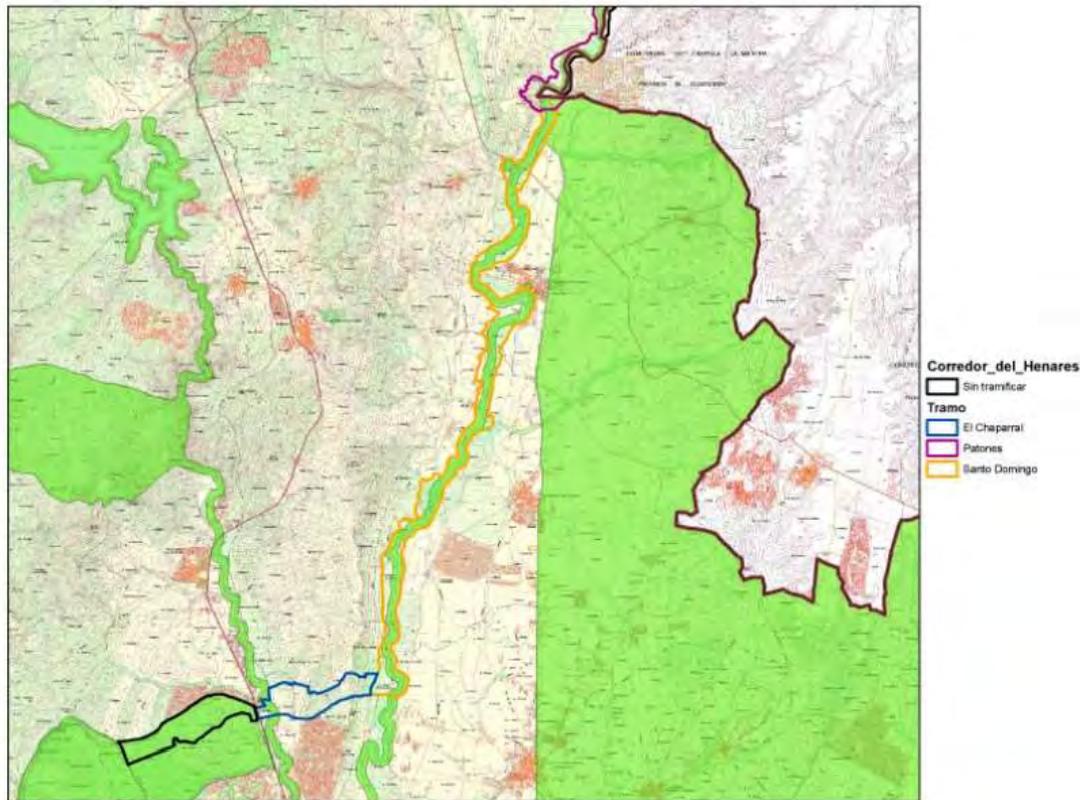
Al respecto, en la página 605 se aclara que los corredores principales y secundarios: "**dan prioridad a las medidas de conservación y protección de la biodiversidad**". Y sobre el Tramo El Chaparral, en particular, la CAM explica: "*A pesar de la conjunción de espacios urbanizados e infraestructuras la zona está catalogada con un **valor paisajístico alto, del 74%***" y lo delimita en su página 215 en este plano, sobre el que hemos superpuesto la silueta del SAU21:



A la vista de lo expuesto, no sólo por ser Corredor Ecológico, sino por haber declarado la Administración competente que tiene un “alto valor paisajístico”, sólo cabe RECONOCER su clasificación LEGAL (reglada) como **suelo no urbanizable especialmente protegido, frente a lo que consta en la documentación objeto de estas alegaciones, que infringe claramente los principios más elementales de la ordenación territorial y urbanística.**

La trascendencia del Tramo El Chaparral se confirma, tanto por el Tramo siguiente, dentro de la reserva de la biosfera, como el previo, denominado Santo Domingo, ambos reflejados en el plano de la página 219 del documento de Planificación de la Red de Corredores Ecológicos de la CAM:

Corredor del Henares
TRAMO: SANTO DOMINGO



La vocación de estos tramos es, claramente, dar continuidad al hábitat que conforman los LIC y el área Reserva de la Biosfera en la zona.

Consultando la Memoria del documento de Planificación de la CAM, en la pág. 53, confirmamos la **TRASCENDENCIA DE LA ASIGNACIÓN DEL GRADO 1 DE VULNERABILIDAD AL TRAMO EL CHAPARRAL**:

“Grado de vulnerabilidad. A cada trayecto se le ha asignado un grado de vulnerabilidad según los siguientes criterios:

· **Clase 1. Territorio vital para garantizar la conectividad ecológica regional. Debe protegerse y no admite alternativas, por lo que debe contar con vulnerabilidad especial.**”.

Al comienzo de las Directrices de Gestión, apartado 8 del documento, pág.499 se expone lo siguiente:

“El 98% de la Red de Corredores Ecológicos de la Comunidad de Madrid, en adelante la Red, discurre por territorios protegidos por la legislación de conservación de la naturaleza. El resto, estará protegido al amparo de la Ley 42/2007 de Patrimonio Natural y Biodiversidad (Artículos 20 y 46).”.

Y también en la página 499 del documento, en su penúltimo párrafo, se aclara como estos Corredores clasificados con la Clase 1, como el de El Chaparral, no admiten cambios en su delimitación:

“Clase 1. **Corredores con delimitación estricta**. Son territorios vitales para garantizar la conectividad ecológica regional. Por su vulnerabilidad debe protegerse y por sus características **no admite alternativas**, por lo que debe contar con protección especial.

Y para los terrenos del SAU21 limítrofes con el Corredor de El Chaparral, pero no incluidos en la delimitación del Corredor, el documento también establece requerimientos en sus Directrices de Gestión, en los párrafos tercero y cuarto de la página 505:

“Promover que en los nuevos desarrollos urbanísticos en zonas limítrofes con la Red, los promotores suscriban un código de conducta en el que se comprometen a que en el límite con el corredor:

- Se sitúen las zonas verdes y jardines
- Las propiedades estén delimitadas por setos vivos
- No haya iluminación artificial
- Los nuevos propietarios estén informados de que se encuentran en un corredor ecológico y suscriban el código de conducta

Promover que los límites urbanos se conecten por cinturones verdes con la Red, teniendo estos un doble propósito: por una parte suavizar ecológicamente el límite entre ciudad y medio rural y por otra potenciar la aproximación de la población al conocimiento y disfrute de la naturaleza."

Teniendo en cuenta los puntos anteriores, es evidente que la propuesta de desarrollo del SAU-21, incumple todos los aspectos indicados, como se puede ver en la siguiente imagen:



"Promover que en los nuevos desarrollos urbanísticos en zonas limítrofes con la Red, los promotores suscriban un código de conducta en el que se comprometen a que en el límite con el corredor- Como se puede ver, entre el 80 y el 90 % del terreno del corredor se propone como suelo urbano residencial.

· Se sitúen las zonas verdes y jardines- Salvo el límite sur y el tramo del arroyo, el resto se propone que estará ocupado por viviendas y viarios.

Además, la Ley de Patrimonio Natural y Biodiversidad, define en su artículo 8 el **corredor ecológico** como el "territorio, de extensión y configuración variables, que, debido a su disposición y a su estado de conservación, conecta funcionalmente espacios naturales de singular relevancia para la flora o la fauna silvestres, separados entre sí, permitiendo, entre otros procesos ecológicos, el intercambio genético entre poblaciones de especies silvestres o la migración de especímenes de esas especies."

En su Exposición de Motivos y en los artículos 21 y 47, impone a las Administraciones públicas identificar y proteger los corredores ecológicos como elementos esenciales para la conservación de la fauna y la biodiversidad. Por su parte, el artículo 46, titulado: "Medidas de conservación de la Red Natura 2000" especifica:

"Cualquier plan, programa o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a las especies o hábitats de los citados espacios, ya sea individualmente o en combinación con otros planes, programas o proyectos, se someterá a una adecuada evaluación de sus repercusiones en el espacio, que se realizará de acuerdo con las normas que sean de aplicación, de acuerdo con lo establecido en la legislación básica estatal y en las normas adicionales de protección dictadas por las comunidades autónomas, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho espacio..."

En definitiva, los cambios en la percepción del espacio que obligan a la protección de los terrenos del SAU 21, en virtud de la aplicación de la normativa vigente, se deducen directamente de los documentos siguientes, todos procedentes de la Comunidad de Madrid y posteriores a las NNSS:

1º) En **2010** la Dirección General de Urbanismo y Estrategia Territorial de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio de la CAM aprobó la Planificación de la Red de Corredores Ecológicos de La Comunidad de Madrid: Identificación de Oportunidades Para el Bienestar Social y La Conservación Del Patrimonio Natural que lo declara parte esencial del Corredor Ecológico del Henares y reconoce que tiene un alto valor paisajístico del 74%. Le asigna un grado 1 de Vulnerabilidad **que OBLIGA A PROTEGERLO, SIN ALTERNATIVAS**. A estos efectos, como señala el apartado 8 de dicha Planificación, pág. 499, en relación con **la red de corredores ecológicos:**

"**El suelo ocupado por la Red será no urbanizable de protección**, en virtud de la Ley 9/2001 del suelo de la Comunidad de Madrid (Artículo 16), y dispondrá de un Plan Especial de Protección cuyo fin será modificar o mejorar la ordenación pormenorizada previamente establecida por cualquier otra figura de planeamiento urbanístico (Artículo 20)."

2º) **En 2011**, se aprobó el Decreto 172/2011, de 3 de noviembre, declaró Zona Especial de Conservación el LIC "Cuencas de los ríos Jarama y Henares", aprobando el Plan de Gestión de los Espacios Protegidos Red Natura 2000 de la ZEPA denominada "Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares" y de la ZEC indicada.

3º) **En 2014**, se aprobó el Decreto 102/2014, de 3 de septiembre, que declaró Zona Especial de Conservación el LIC "Cuenca del río Manzanares", aprobando el Plan de Gestión correspondiente, y, a continuación, se aprobó el Decreto 106/2014, de 3 de septiembre, que declaró Zona Especial de Conservación el LIC "Cuenca del río Guadalix", aprobando su Plan de Gestión.

De todo ello se desprende que: **(i)** la situación del Ámbito, en la convergencia de los LIC de la Cuenca del Río Guadalix y la Cuenca del Río Jarama, aledaño al Parque Regional de la Cuenca del Manzanares, **(ii)** su reconocimiento y funcionalidad efectiva como Corredor Ecológico Principal, con un grado de vulnerabilidad nivel 1, **(iii)** y un elevado nivel de calidad del paisaje, imponen su preservación.

Aparte de estas circunstancias, la presencia real de zorros, corzos, nutrias, avutardas, sisonas, etc., dentro del Ámbito es constante. Numerosos ejemplares de estas y otras especies lo recorren, fundamentalmente, a primera hora de la mañana y desde última hora de la tarde, porque esos suelos constituyen parte del hábitat de la fauna presente en ambos LIC y los animales no entienden de demarcaciones administrativas. Urbanizar una ciudad con 2.332.408 millones de metros cuadrados, 6.700 viviendas y unos 20.000 habitantes, destruirá el hábitat existente, quebrándolo de manera irrevocable.

2.2 El tramo EL Chaparral es Suelo No Urbanizable de Especial Protección por ministerio de la Ley

A la vista de lo expuesto, por el mero hecho de haberse integrado en la Red de Corredores Ecológicos la clasificación del Tramo el Chaparral, como explica el apartado 8 de dicha Planificación territorial, pág. 499, ha de ser la no urbanizable de protección:

"El suelo ocupado por la Red será no urbanizable de protección, en virtud de la Ley 9/2001 del suelo de la Comunidad de Madrid (Artículo 16), y dispondrá de un Plan Especial de Protección cuyo fin será modificar o mejorar la ordenación pormenorizada previamente establecida por cualquier otra figura de planeamiento urbanístico (Artículo 20)."

En cualquier caso, de acuerdo con la planificación territorial de los Corredores Ecológicos de la CAM, el suelo del SAU 21, en la zona inmediata y cercana a la Urbanización Santo Domingo, alberga una serie de valores ambientales, paisajísticos y estratégicos que determinan su condición de suelo rural según el artículo 21.1 del Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana (TRLRSU 2015). Éste identifica el suelo rural que no puede urbanizarse como aquél "*preservado por la ordenación territorial y urbanística de su transformación mediante la urbanización, **que deberá incluir, como mínimo, los terrenos excluidos de dicha transformación por la legislación de protección o policía del dominio público, de la naturaleza o del patrimonio cultural, los que deban quedar sujetos a tal protección conforme a la ordenación territorial y urbanística por los valores en ellos concurrentes, incluso los ecológicos, agrícolas, ganaderos, forestales y paisajísticos, así como aquéllos con riesgos naturales o tecnológicos, incluidos los de inundación o de otros accidentes graves, y cuantos otros prevea la legislación de ordenación territorial o urbanística.***"

Esta regulación deriva del artículo 45 de la Constitución Española (CE) que proclama el derecho de todos, sin distinciones, a disfrutar de un medio ambiente adecuado, el deber de conservarlo y la obligación de los poderes públicos de velar por la "*utilización racional de todos los recursos naturales con el fin de proteger y mejorar la calidad de vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva*".

También se vulnera con el documento inicial estratégico y con el borrador de Plan Parcial el **artículo 16 de la Ley 9/2001**, del Suelo, de la Comunidad de Madrid (CAM) que regula el suelo no urbanizable de protección, el cual ha de interpretarse de conformidad con la legislación básica estatal prevalente, cuya regulación del suelo rural y su definición ha confirmado el Tribunal Constitucional. Así lo determina el Principio de Jerarquía Normativa. Pero es que, además, como venimos insistiendo, en este caso concreto, no hay dudas porque esa Administración autonómica ha impuesto ya la clasificación como suelo no urbanizable del artículo 16 LSCAM, al catalogar como Corredor Ecológico Principal el Tramo de El Chaparral que discurre por el actual SAU 21. Sin revocar la decisión de calificar el tramo el Chaparral como parte del Corredor Principal del Henares no se puede admitir lo que pretenden los documentos sometidos a Consultas. Y ¿va a revocarse esa declaración para mayor gloria del Capital promotor? ¿Fue arbitraria la declaración del Tramo como parte del Corredor Principal del Henares? El Tramo el Chaparral es esencial en la función de conexión del Parque de la Cuenca del Manzanares y la Reserva de la Biosfera con los Lugares de Interés Comunitario LIC del Río Jarama y LIC del Río Guadalix.

En consecuencia, la **clasificación del suelo del Tramo el Chaparral como no urbanizable de protección** y la preservación del mismo como suelo rural (no transformable), según la terminología estatal, **es REGLADA** y no depende de la discrecionalidad técnica de la

Administración, menos aún, de la arbitrariedad y el engaño. Cabe invocar al respecto las **Sentencias de la Sección 5ª de la Sala Tercera del Tribunal Supremo, de 21 julio 2008** (RJ 2008\4439), **de 4 abril 2011**. RJ 2011\5748 y la **Sentencia núm. 713/2008 de 3 octubre** de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cantabria (JUR 2009\93647), que, citando otras de Nuestro Más Alto Tribunal, decía:

“... Si el suelo no urbanizable especialmente protegido depende de los especiales valores (agrícola, forestal, histórico...), aun cuando el control en estos aspectos sea complejo y pueda resultar discutible incluso por expertos, debe resolverse conforme a criterios de técnica especializada, y no políticos ...
.... Las SSTS (5ª) de 3 de julio (rec. 3865/03) y de 14 de febrero de 2007 (rec. 5559/03), y de 25 de octubre de 2006 (rec. 3713/03) recuerdan el carácter reglado de esta categoría «en tanto se mantengan las circunstancias que motivaron su especial protección»”.

El carácter reglado impide que se mantenga un suelo con una clasificación formal APARENTE, contraria a la determinada por la Ley, cuando existen en él los condicionantes fijados por la norma para su clasificación concreta. Ello impide incluirlo en un sector a desarrollar con casi dos millones y medio de metros cuadrados de calles, infraestructuras y edificaciones, que supone una ciudad de unos 20.000 habitantes.

En consecuencia, dado que, **actualmente**, no hay duda de que en el Ámbito definido por el borrador del Plan Parcial existen valores objetivos relevantes de carácter ambiental y paisajístico, que exigen su catalogación como suelo no urbanizable de especial protección, de acuerdo con los artículos 21.2.a) y 13.1 del TRSRU 2015, cuya clasificación como suelo no urbanizable de especial protección es reglada, no puede admitirse su tramitación, debiendo devolverse el documento para garantizar la obligada protección del suelo de acuerdo con el art. 13.1 TRLSRU 2015, que determina:

“La utilización de los terrenos con valores ambientales, culturales, históricos, arqueológicos, científicos y paisajísticos que sean objeto de protección por la legislación aplicable, quedará siempre sometida a la preservación de dichos valores, y comprenderá únicamente los actos de alteración del estado natural de los terrenos que aquella legislación expresamente autorice.”

3. IMPACTO AMBIENTAL DEL MODELO DESARROLLISTA Y DESCONECTADO DEL NÚCLEO EXISTENTE QUE PROPONE EL BORRADOR DEL PLAN PARCIAL.

3.1. La EAE de los documentos sometidos a consulta no puede ignorar la incompatibilidad del desarrollo propuesto con la Legislación vigente, las Directivas Europeas y los Tratados Internacionales, que promueven modelos de ciudad compactos y respetuosos con el Medio Ambiente.

En este momento, la legislación y los Tratados Internacionales han reaccionado frente al desarrollismo, que consume recursos, amenaza el medio ambiente y altera la calidad de vida de los ciudadanos. En España, la reforma legal iniciada por la Ley 8/2007, de 28 de mayo, de Suelo, por la legislación de Evaluación Ambiental y la Ley del Patrimonio Natural y la Biodiversidad ha incorporado a nuestro Derecho positivo las determinaciones y recomendaciones de las Directivas Europeas, el Informe Bruntland, "Nuestro Futuro Común", elaborado en 1987 por la Comisión Mundial sobre Medio Ambiente y Desarrollo, la Cumbre de Río de 1992, la Declaración de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo de 7 de mayo de 1992, etc. Ya el Informe de Ciudades Europeas Sostenibles de 1996 declaraba que *"el ritmo actual de destrucción del suelo, recurso finito, a causa del desarrollo urbano en Europa constituye un motivo de preocupación"* y *"la pérdida de suelo es particularmente grave en países mediterráneos"*.

Por su parte, la Comunicación de la Comisión Europea, de 16 de abril de 2002, reconoció que la política de ordenación del territorio *"puede desempeñar un papel importante en la protección de los recursos edáficos limitando el sellado del suelo"*, y la Estrategia Territorial Europea adoptada en Postdam en 1999 por la Confederación Europea de Ministros Responsables de la Ordenación del Territorio de la Unión Europea, señaló que *"sólo mediante la combinación de los objetivos de desarrollo, equilibrio y conservación... es posible conseguir un desarrollo equilibrado y sostenible de la UE"*, lo que exige el control de la expansión urbana (ciudad compacta o ciudad de pequeñas dimensiones), la mezcla de grupos sociales, la gestión economizadora de los recursos del ecosistema urbano, la mejora de la accesibilidad y la protección del patrimonio natural y cultural.

Como dijera la Exposición de Motivos de la Ley 8/2007, de 28 de mayo, refundida en el TRLSRU 2015:

“... la del urbanismo español contemporáneo es una historia desarrollista, volcada sobre todo en la creación de nueva ciudad. Sin duda, el crecimiento urbano sigue siendo necesario, pero hoy parece asimismo claro que **el urbanismo debe responder a los requerimientos de un desarrollo sostenible, minimizando el impacto de aquel crecimiento y apostando por la regeneración de la ciudad existente. La Unión Europea** insiste claramente en ello, por ejemplo en la Estrategia Territorial Europea o en la más reciente Comunicación de la Comisión sobre una Estrategia Temática para el Medio Ambiente Urbano, para lo que **propone un modelo de ciudad compacta y advierte de los graves inconvenientes de la urbanización dispersa o desordenada: impacto ambiental, segregación social e ineficiencia económica por los elevados costes energéticos, de construcción y mantenimiento de infraestructuras y de prestación de los servicios públicos.** El suelo, además de un recurso económico, es también un recurso natural, escaso y no renovable. Desde esta perspectiva, **todo el suelo rural tiene un valor ambiental digno de ser ponderado y la liberalización del suelo no puede fundarse en una clasificación indiscriminada**”.

La jurisprudencia se ha hecho eco de esta impronta legislativa, pudiendo citarse, al respecto, por ejemplo, la Sentencia **STS de 10 de julio de 2012**, Sección 5ª, Sala 3ª, (Rec. 2483/2009 cuando afirmó):

“...el análisis de la cuestión relativa a la protección de los suelos en los que concurren valores naturales especiales --- como es el caso de los Montes Preservados, de los terrenos que integran la Red Natura 2000 y los que forman parte del PORN del Curso Medio del Río Guadarrama y su entorno---, debe, pues, partir del principio que, en relación con el suelo , se contiene en la propia Exposición de Motivos del Texto Refundido, en el sentido de que "el suelo , además de un recurso económico, es también un recurso natural, escaso y no renovable" , y que la afectación de tales suelos como consecuencia de la actuación urbanizadora proyectada se nos presenta como una actuación prácticamente irreversible, capaz de comprometer el citado recurso natural ---o su uso más racional---, además de proyectar consecuencias determinantes y nefastas para otros recursos naturales, tales como el agua, el aire o los ecosistemas.”.

Esta sentencia expone con mano maestra cuál es la nueva perspectiva que ha de informar el planeamiento, al explicar:

“...no es ocioso indicar que el carácter sostenible y medioambiental del urbanismo actual, se proyecta, de forma más directa y efectiva, en relación con los suelos rústicos en que concurren especiales valores de carácter ambiental, cualidad que concurre en los terrenos afectados por la actuación impugnada.

Este plus de protección se nos presenta hoy ---en el marco de la amplia, reciente y variada normativa sobre la materia, en gran medida fruto de la transposición de las normas de la Unión Europea--- como un reto ciertamente significativo y como uno de los aspectos más sensibles y prioritarios de la expresada y novedosa normativa medioambiental. Ya en el Apartado I de la Exposición de Motivos de la Ley 8/2007, de 28 de mayo , de Suelo (hoy

Texto Refundido de la misma aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio ---TRLS08---) se apela en el marco de la Constitución Española---para justificar el nuevo contenido y dimensión legal--- al "bloque normativo ambiental formado por sus artículos 45 a 47 ", de donde deduce "que las diversas competencias concurrentes en la materia deben contribuir de manera leal a la política de utilización racional de los recursos naturales y culturales, en particular el territorio, el suelo y el patrimonio urbano y arquitectónico, que son el soporte, objeto y escenario de aquellas al servicio de la calidad de vida". Igualmente, en el mismo Apartado I, último párrafo, el reciente legislador apela a que "el crecimiento urbano sigue siendo necesario, pero hoy parece asimismo claro que el urbanismo debe responder a los requerimientos de un desarrollo sostenible, minimizando el impacto de aquel crecimiento y apostando por la regeneración de la ciudad existente", y se remite, a continuación, a los mandatos de la Unión Europea sobre la materia advirtiendo "de los graves inconvenientes de la urbanización dispersa o desordenada: impacto ambiental, segregación social e ineficiencia económica por los elevados costes energéticos, de construcción y mantenimiento de infraestructuras y de prestación de servicios públicos" ; y, todo ello, porque, según expresa la propia Exposición de Motivos "el suelo , además de un recurso económico, es también un recurso natural, escaso y no renovable", añadiendo que "desde esta perspectiva, todo el suelo rural tiene un valor ambiental digno de ser ponderado y la liberalización del suelo no puede fundarse en una clasificación indiscriminada ...". **Como ha puesto de manifiesto la buena doctrina española, el TRLS08 lo que, en realidad, aporta "es una mayor imbricación entre urbanismo y protección del medio ambiente; una especie, digámoslo, de interiorización más profunda de los valores ambientales en la ordenación territorial y urbanística, hasta hacerlos inescindibles"**.

3.2. El Borrador de Plan Parcial propone una actuación desarrollista contraria a los principios informadores de la Legislación del Suelo y las recomendaciones de la Unión Europea.

Tal y como recomendaba el Informe Auken del Parlamento Europeo, de 10 de diciembre de 2008, en su apartado 15:

"15. Insta una vez más a las autoridades locales a que consulten a sus ciudadanos y les hagan partícipes en los proyectos de desarrollo urbanístico, con objeto de **fomentar un desarrollo más aceptable y sostenible en los casos necesarios, en el interés de las comunidades locales y no en el exclusivo interés de los promotores, inmobiliarias y otros intereses creados;**".

El desarrollo previsto en el Borrador de Plan Parcial pretende generar un núcleo urbano separado del casco urbano actual, que, además, implanta sobre el Corredor Principal del Henares. Esto tensionaría la Zona Especial de Conservación el LIC "Cuencas de los ríos Jarama y Henares" y la ZEPA denominada "Estepas cerealistas de los ríos Jarama y Henares", contradice este principio de Desarrollo

Sostenible y supone una alteración drástica de una masa de suelo colosal en un entorno circundado de LIC, ZEPA y Espacios Protegidos.

En definitiva, NADA DE LO QUE PROCLAMAN LAS LEYES SE COMPADECE CON LA PROPUESTA DE GENERAR UNA URBANIZACIÓN EN EL CONFÍN DE EL MOLAR, SOBRE EL CORREDOR ECOLÓGICO PRINCIPAL DEL HENARES, ENTRE PARQUES FLUVIALES, OTRAS ZEPAS Y ENTORNOS ALTAMENTE PROTEGIDOS, LEJOS DE LOS SERVICIOS URBANOS EXISTENTES Y DEL CASCO, CON UNA CAPACIDAD PARA ALBERGAR EL DOBLE DE LA POBLACIÓN ACTUAL DEL TERMINO MUNICIPAL.

Las experiencias fallidas, como la del Barrio de El Quiñón en Seseña, más conocido por el apodo de su promotor (el Pocero) revelan la distopía urbanística de pretender levantar barrios desproporcionados, lejos de los núcleos urbanos, al margen de la sostenibilidad económica y ambiental, condenados al fracaso desde su inicio, pero con repentinos beneficios para los promotores, ficticio interés a corto plazo para los municipios, y un grave perjuicio para la sociedad, en general, que se ve abocada a financiar servicios públicos dispersos.

En efecto, el artículo 3 del TRLSRU 2015 (y, en términos semejantes el artículo 3 de la Ley 9/2001), proclama el principio de desarrollo sostenible imponiendo a los poderes públicos políticas públicas relativas a la regulación, ordenación, ocupación, transformación y uso del suelo orientadas a la utilización de este recurso conforme al interés general y según el principio de desarrollo sostenible. ESTE NO SE CUMPLE CON LA PROPUESTA DE DESARROLLO.

Dicho precepto impone también propiciar el **uso racional de los recursos naturales**, armonizando los requerimientos de la economía, el empleo, **la cohesión social**, la igualdad de trato y de oportunidades, la salud y la seguridad de las personas y la **protección del medio ambiente**. EL DESARROLLO PROPUESTO NO FAVORECE, SIN EMBARGO, LA COHESIÓN SOCIAL Y ES DISFUNCIONAL ECONÓMICAMENTE PORQUE DISPERSA TANTO LA POBLACIÓN, COMO LOS SERVICIOS, RESIDUOS Y RECURSOS, DEGRADANDO EL MEDIO AMBIENTE Y PERJUDICANDO LA CALIDAD DEL AIRE, AL GENERAR ABUNDANTE TRÁFICO RODADO, CON EFECTOS DIRECTOS SOBRE EL CO₂. Esto supone, por sí mismo, la vulneración de la Ley de Calidad del Aire y de la Atmósfera, en sus artículos 11 y 16, la de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética (art. 21) y la de la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular, de la Comunidad de Madrid (art. 10 y concordantes).

Más adelante, el indicado artículo 3 TRLSRU 2015, en consonancia con el art. 103 CE, obliga a la **eficacia en las medidas de conservación y mejora de la naturaleza**, la flora y la fauna y de la protección del patrimonio cultural **y del paisaje**. EL PLAN PROPUESTO, POR EL CONTRARIO, PERJUDICA LA CONSERVACIÓN DE LOS ESPACIOS NATURALES CONECTADOS POR ESTE SUELO, DEGRADANDO EL ACUÍFERO, LA FLORA Y EXPULSANDO LA FAUNA, ELIMINA UN PAISAJE DECLARADO DE ALTO VALOR POR LA COMUNIDAD DE MADRID, JALONADO DE ELEMENTOS POSITIVOS, QUE DESAPARECERÁN BAJO EL MANTO DE LA CIUDAD Y EL HORMIGÓN, ALTERANDO EL HÁBITAT DE LAS AVES EN LA ZEPA DEL ALTO LOZOYA.

Añade el artículo 3 de la Ley que los poderes públicos deben garantizar la protección, adecuada a su carácter, del medio rural y la preservación de los valores del suelo innecesario o inidóneo para atender las necesidades de transformación urbanística. En este aspecto nos remitimos a lo expuesto sobre el deber de reconocer la clasificación legal del suelo como no urbanizable de especial protección, que se extiende al Corredor Ecológico, y, si se divide el SAU 21, la parte que queda entre la Urbanización Santo Domingo y el Corredor Ecológico, por su inmediatez al LIC "Cuencas de los ríos Jarama y Henares", por la necesidad de proteger los encinares existentes, junto a la vía pecuaria, y por ser colindante a otro término municipal (Algete) ha de ser una franja protegida, preservada de la urbanización.

A los aspectos anteriores, el artículo 3 TRLSRU 2015 agrega la **prevención** y minimización, en la mayor medida posible, **de la contaminación del aire, el agua, el suelo y el subsuelo**. EN EL SAU 21 ESTA PREVENCIÓN ES ESPECIALMENTE RELEVANTE, POR UBICARSE EN LA CONVERGENCIA DEL CURSO DEL RÍO GUADALIX Y EL RÍO JARAMA, ENTRE SUS ARROYOS, AFECTANDO, POR LA ENORME DIMENSIÓN DE LA CIUDAD QUE SE PREFIGURA, GRAVEMENTE A LA CUENCA. Para colmo, se prevé adherir a la Urbanización Ciudad Santo Domingo una depuradora, de manera que el impacto sobre otro Municipio y los vecinos existentes es gravísimo, eludiendo el nuevo desarrollo las consecuencias de su implantación para trasladarlas a terceros.

Finalmente, el apartado 3 del artículo 3 obliga a los poderes públicos a ordenar el suelo con criterios de **sostenibilidad, cohesión territorial, eficiencia energética** y complejidad funcional, procurando que, esté suficientemente dotado, y que el suelo se ocupe de manera eficiente, combinando los usos de forma funcional. NADA DE ESTO SE CUMPLE EN EL SAU 21, DADA SU LEJANÍA DEL CASCO URBANO, QUE PROVOCARÍA UNA DISPERSIÓN DE NÚCLEOS, DISTORSIONANDO, NO SÓLO EL MODELO TERRITORIAL, COMO HEMOS DENUNCIADO, SINO LA COHESIÓN Y EL MODELO DE AHORRO ENERGÉTICO DEL MUNICIPIO.

4. AFECCIÓN A HABITATS DE INTERÉS COMUNITARIO Y TERRENOS FORESTALES DESIGNADOS POR LA COMUNIDAD DE MADRID.

La Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad en su Anexo I recoge los tipos de hábitats naturales de interés comunitario cuya conservación requiere la designación de zonas de especial conservación. Estos hábitats vienen incluidos en la Directiva 92/43/CEE. En la zona de estudio se encuentran los siguientes hábitats:

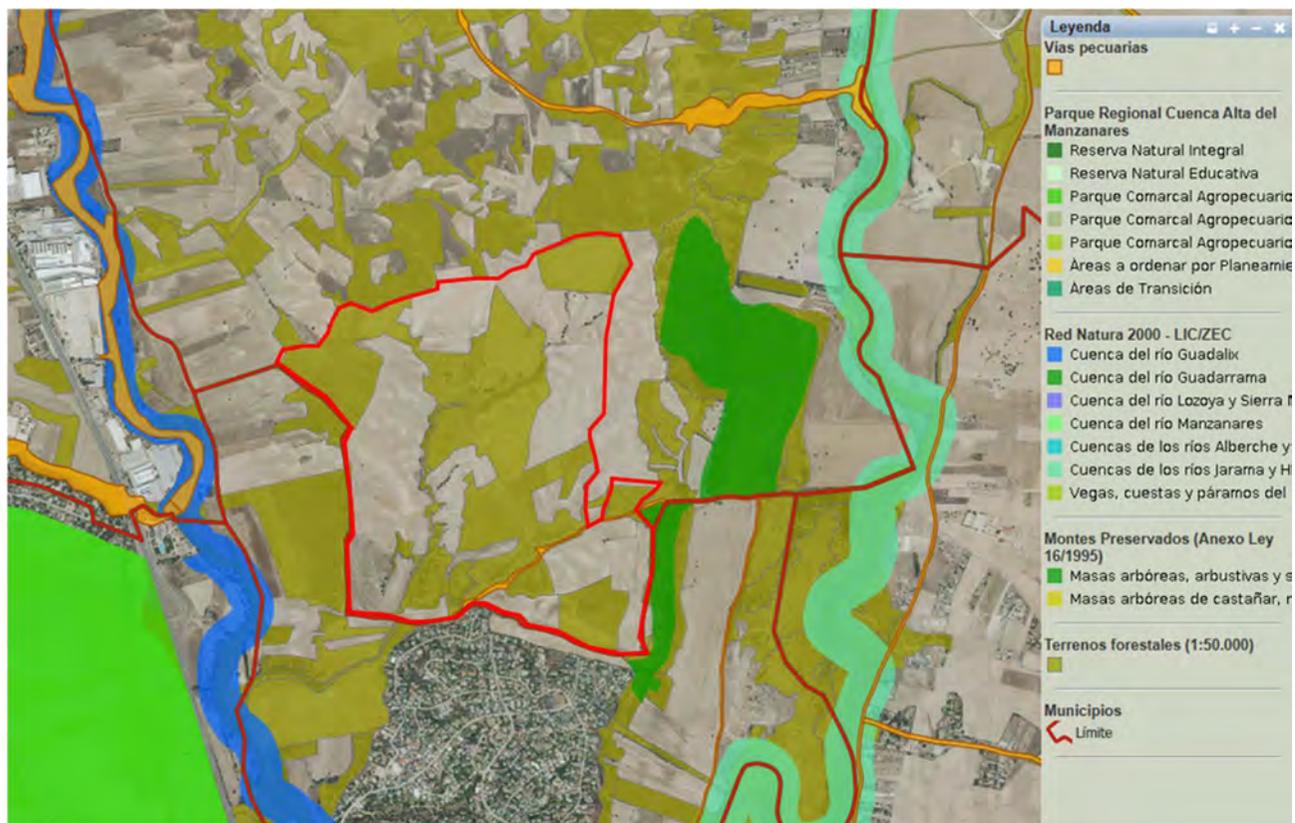


La información relativa a cada uno de ellos es la siguiente:

Código	Descripción	Prioritario
5330	Matorrales termo mediterráneos y pre-estépicos	No
9340	Encinares de Quercus ilex y Quercus rotundifolia	No

Como se puede observar un elevado porcentaje del ámbito se encuentra incluido en los hábitats de matorrales termo mediterráneos o encinares. Por lo que, la ordenación propuesta debería mantenerlos o, en el caso de ser afectados, se debería compensar su pérdida.

Otro aspecto relevante es la ocupación de más de la mitad de la superficie por **terreno forestal**, como se puede observar en la siguiente imagen, aportada por el visor de cartografía ambiental de la Comunidad de Madrid:



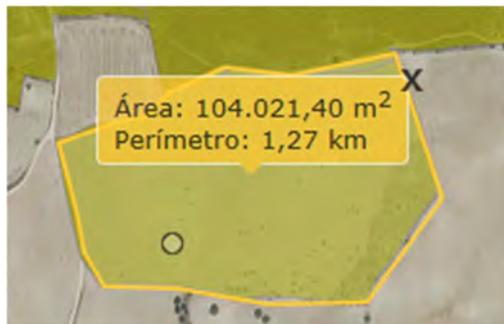
Respecto a esta afección, es de aplicación la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid. Cuyo artículo 43 indica lo siguiente:

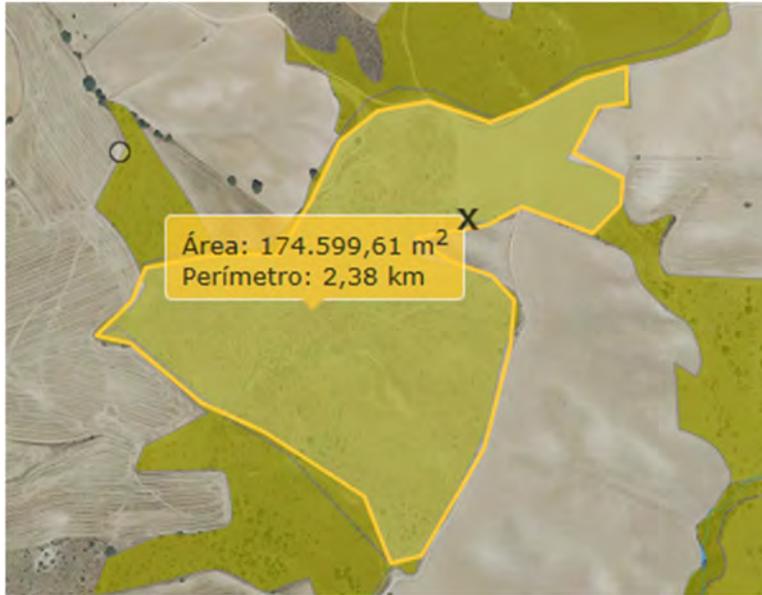
Artículo 43. Compensaciones.

*Sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación urbanística y sectorial, toda disminución de suelo forestal por actuaciones urbanísticas y sectoriales deberá ser compensada a cargo de su promotor mediante la reforestación de una superficie **no inferior al doble de la ocupada**.*

*Cuando la disminución afecte a terrenos forestales arbolados, con una fracción de cabida cubierta superior al **30 por 100**, la compensación será, al menos, **el cuádruple de la ocupada**.*

Atendiendo al artículo 43 y teniendo en cuenta la cartografía ambiental de la Comunidad de Madrid, se deberían realizar las siguientes compensaciones:





Las cuatro zonas anteriores suman unas 97 hectáreas de terreno forestal con una cabida cubierta de arbolado, inferior al 30%. Por lo que se debería compensar con unas 194 hectáreas de terreno forestal.



La zona anterior suma unas 9 hectáreas de terreno forestal con una cabida cubierta de arbolado, superior al 30%. Por lo que se debería compensar con unas 36 hectáreas de terreno forestal.

5. AFECCIÓN A LA MOVILIDAD E IMPACTO ACÚSTICO DE LA PROPUESTA.

5.1. Afección acústica en los desarrollos propuestos, provocados por la infraestructura del aeropuerto Adolfo Suarez-Madrid Barajas

Respecto al impacto acústico, es de aplicación el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. Se deben aplicar las siguientes tablas:

ANEXO II Objetivos de calidad acústica

Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes

Tipo de área acústica	Índices de ruido		
	L _d	L _e	L _n
e Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	60	60	50
a Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	75	75	65
f Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	(2)	(2)	(2)

El Decreto 1367/07 establece la regla de disminuir en 5 dB los valores de la tabla anterior, aunque esto no se aplica específicamente a las zonas tipo f) o g). Por lo que **los límites en las zonas residenciales deberán ser 60 dBA en periodo L_d y L_e y de 55 dBA en periodo L_n.**

Además, se debe tener en cuenta la tabla A1, del Anexo III, que indica lo siguiente:

ANEXO III

Emisores acústicos. Valores límite de inmisión

Tabla A1. Valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias

	Tipo de área acústica	Índices de ruido		
		L _d	L _e	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	55	55	45
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	60	60	50
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c.	65	65	55
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	68	68	58
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	70	70	60

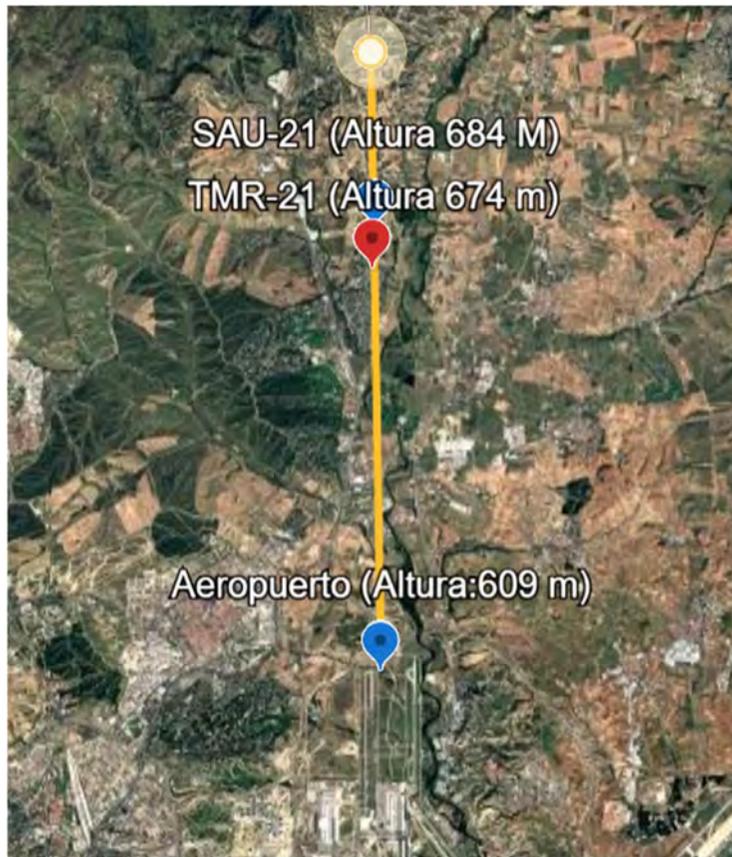
Finalmente, en lo referido a la normativa acústica, el ayuntamiento de El Molar, tiene su propia Ordenanza municipal de protección contra el ruido, publicada en el BOCM de fecha 10 de febrero de 2025. En dicha normativa se establecen los siguientes **valores límites de inmisión de ruido aplicable a actividades**:

	TIPO DE ÁREA ACÚSTICA	INDICES DE RUIDO		
		L _{k,d}	L _{k,e}	L _{k,n}
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.	50	50	40
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	55	55	45
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c.	60	60	50
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	63	63	53
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.	65	65	55

(Nota: Ningún valor medido del índice L_{Keq,Ti} podrá superar en 5 dB los valores fijados en las tablas anteriores).

Cómo se puede ver en la tabla anterior, se bajan los límites en 5 dB, respecto a lo indicado en la normativa nacional.

Teniendo en cuenta la normativa anterior, se ha procedido a analizar los datos de ruido provocados por las aeronaves en el entorno del sector del SAU-21, concretamente los medidos en la estación de medición existente designada como "TMR (Terminal de Monitorado de Ruido)-21 Santo Domingo Norte", ubicada junto al límite sur del SAU-21. Se debe tener en cuenta además, como puede apreciarse en la siguiente imagen, que los terrenos del SAU-21, se encuentran a una altitud de 684 m.s.n.m.. topográficamente más elevados que los 674 m.s.n.m. del punto de control del TMR-21 en Ciudad Santo Domingo, y los 609 m.s.n.m. del aeropuerto de Madrid Barajas.



En las siguientes imágenes se muestra la ubicación del TMR-21, sobre la foto aérea y con la ordenación propuesta. Se puede observar el trazado de los aviones y el ruido provocado a través de la web <https://webtrak.emsbk.com/mad5> (Madrid-Barajas):



Ubicación del TMR 21 en Ciudad Santo Domingo y relacion con los terrenos del SAU 21



Vista del TMR-21



Avda. de Guadalix, desde el TMR y al fondo, a mayor altura, el SAU-21



El SAU-21, desde el límite con Ciudad Santo Domingo



Vista de los encinares en el SAU-21, desde el límite con Ciudad Santo Domingo

Datos Oficiales ruido AENA:

A modo de ejemplo se han tomado los datos resumen aportados por AENA de los últimos 12 meses (enero 2024-enero 2025). Estas tablas aportan los valores medios de los últimos 12 meses, con los que podemos establecer una aproximación a la verdadera exposición del SAU 21 al ruido provocado por los sobrevuelos de las operaciones del Aeropuerto de Madrid-Barajas a partir de la lectura de los datos del TMR 21, ubicado en Ciudad Santo Domingo a escasos 200 M de los terrenos del SAU 21



De las tablas anteriores se puede observar, como los valores en los periodos día y tarde, se encuentran próximos o se superan algunos meses, los valores indicados en la ordenanza de ruido de EL Molar. Pero lo más relevante es que **en el periodo nocturno se incumplen de manera sistemática los límites establecidos en la Ordenanza de ruido de El Molar.**

Análisis Detallado Impacto Ruido

Un análisis detallado de los datos oficiales publicados por ENVIROSUITE IBERICA para AENA en los informes denominados "SUCESOS CORRELACIONADOS DE LOS TMR DE ALGETE Aeropuerto Adolfo Suarez Madrid- Barajas" de los últimos ocho meses (mayo 2024 a enero 2025), , nos permite evaluar de una manera **la afección real, con datos oficiales de AENA medidos en el TMR 21**, tanto en periodo diurno (07:00 a 23:00) como en periodo nocturno (23:00 a 07:00).

Las mediciones de ruido se realizan con tres procedimientos distintos:

- **SEL (Sound Exposure Level -Nivel de Exposición Sonora-):** Nivel, en decibelios, que expresa la misma cantidad de energía en 1 segundo que el evento considerado
- **Max Level (Nivel Maximo de Sonido):** El mayor índice acústico LAeq,1segundo registrado durante el evento
- **LAeq (Nivel Sonoro Equivalente):** Nivel Continuo Equivalente con ponderación A, representa el nivel sonoro que manteniéndose constante durante el tiempo de media tiene el mismo contenido energético que el nivel variable observado.

Según sentencia de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo de 13 de octubre de 2008: *"el ruido del sobrevuelo no se produce de forma continua... sino que aumenta progresivamente según se aproxima el avión ... y a continuación vuelve a disminuir paulatinamente según se aleja. Precisamente por esas características del ruido emitido por los aviones, las directrices de la OMS, cuando se ocupan de la forma en que debe ser medido, dicen que los valores medios deben completarse con los Máximos y con el indicado SEL"*

Analizando pues los 43.233 sobrevuelos registrados por el TMR 21 en el intervalo de tiempo considerado (Mayo 2024 a Enero 2025) para el Periodo Diurno (07:00 a 23:00) y para el Periodo Nocturno (23:00 a 07:00) obtenemos los siguientes valores,

SEL	may-24	jun-24	jul-24	ago-24	sep-24	oct-24	nov-24	dic-24	ene-25	Total	
	Nº Operaciones	%									
Operaciones	4.105	4.811	5.291	3.880	3.640	10.273	5.247	1.310	4.676	43.233	
Operaciones Día	2.804	3.352	4.099	2.702	2.496	8.646	3.976	243	3.587	31.905	73,8%
> 60 db	2.804	3.352	4.099	2.702	2.496	8.646	3.976	243	3.587	31.905	100,0%
>65 db	2.804	3.352	4.099	2.702	2.496	8.646	3.976	243	3.587	31.905	100,0%
>70 db	2.473	2.946	3.550	2.311	2.219	7.692	3.539	221	3.248	28.199	88,4%
>75 db	1.673	2.070	2.541	1.723	1.560	5.321	2.532	161	2.413	19.994	62,7%
>80 db	857	889	995	590	718	2.729	1.356	89	1.346	9.569	30,0%
Operaciones Noche	1.301	1.459	1.192	1.178	1.144	1.627	1.271	1.067	1.089	11.328	26,2%
> 50 db	1.301	1.459	1.192	1.178	1.144	1.627	1.271	1.067	1.089	11.328	100,0%
> 55 db	1.301	1.459	1.192	1.178	1.144	1.627	1.271	1.067	1.089	11.328	100,0%
> 60 db	1.301	1.459	1.192	1.178	1.144	1.627	1.271	1.067	1.089	11.328	100,0%
>65 db	1.197	1.345	1.059	1.041	1.035	1.537	1.194	981	1.014	10.403	91,8%
>70 db	781	858	484	447	569	1.091	819	623	728	6.400	56,5%
>75 db	106	140	77	75	91	293	138	70	243	1.233	10,9%

- En Periodo Diurno, 31.905 sobrevuelos, registraron en el TMR-21 un SEL superior a los 60 db.
- En Periodo Nocturno, 11.328 sobrevuelos, registraron en el TMR-21 un SEL superior a los 50 db
- Esto significa que, **43.233 sobrevuelos (100 % de los sobrevuelos del periodo considerado), considerando la medición SEL superaron los umbrales máximos definidos por las NNUU de El Molar**

MAX LEVEL	may-24	jun-24	jul-24	ago-24	sep-24	oct-24	nov-24	dic-24	ene-25	Total	
	Nº Operaciones	%									
Operaciones	4.105	4.811	5.291	3.880	3.640	10.273	5.247	1.310	4.676	43.233	
Operaciones Dia	2.804	3.352	4.099	2.702	2.496	8.646	3.976	243	3.587	31.905	73,8%
> 60 db	2.670	3.202	3.886	2.528	2.371	8.040	3.628	227	3.404	29.956	69,3%
>65 db	1.731	2.123	2.619	1.751	1.587	5.368	2.518	162	2.362	20.221	46,8%
>70 db	881	928	1.081	641	715	2.625	1.185	79	1.134	9.269	21,4%
>75 db	116	117	130	69	95	371	159	13	127	1.197	2,8%
>80 db	0	1	2	0	1	4	1	0	2	11	0,0%
Operaciones Noche	1.301	1.459	1.192	1.178	1.144	1.627	1.271	1.067	1.089	11.328	26,2%
> 50 db	1.301	1.459	1.192	1.178	1.144	1.627	1.271	1.067	1.089	11.328	26,2%
> 55 db	1.266	1.411	1.123	1.118	1.115	1.597	1.219	1.006	1.048	10.903	25,2%
> 60 db	490	544	339	356	377	786	437	292	522	4.143	9,6%
>65 db	60	86	46	68	60	209	78	21	158	786	1,8%
>70 db	6	18	4	7	9	39	6	0	6	95	0,2%
>75 db	0	4	0	0	2	1	0	0	0	7	0,0%
>80 db	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%

- En Periodo Diurno 29.956 sobrevuelos registraron en el TMR-21 un MAX LEVEL superior a los 60 db
- En Periodo Nocturno 11.238 sobrevuelos registraron en el TMR-21 un MAX LEVEL superior a los 50 db.
- Esto significa que, **41.284 sobrevuelos (95,5 % de los sobrevuelos del periodo considerado) superaron los umbrales máximos definidos por las NNUU de El Molar**

LA eq	may-24	jun-24	jul-24	ago-24	sep-24	oct-24	nov-24	dic-24	ene-25	Total	
	Nº Operaciones	%									
Operaciones	4.105	4.811	5.291	3.880	3.640	10.273	5.247	1.310	4.676	43.233	
Operaciones Día	2.804	3.352	4.099	2.702	2.496	8.646	3.976	243	3.587	31.905	73,8%
> 60 db	1.953	2.398	2.920	1.964	1.742	6.023	2.802	169	2.590	22.561	52,2%
>65 db	981	1.117	1.242	801	857	3.164	1.401	96	1.245	10.904	25,2%
>70 db	35	45	43	22	37	187	70	7	43	489	1,1%
>75 db	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
>80 db	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%
Operaciones Noche	1.301	1.459	1.192	1.178	1.144	1.627	1.271	1.067	1.089	11.328	26,2%
> 50 db	1.301	1.459	1.192	1.178	1.144	1.627	1.271	1.067	1.089	11.328	26,2%
> 55 db	849	932	623	648	712	1.225	827	612	764	7.192	16,6%
> 60 db	36	82	49	64	52	181	64	8	123	659	1,5%
>65 db	1	11	3	5	6	29	1	0	2	58	0,1%
>70 db	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0,0%
>75 db	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0%

- En Periodo Diurno 22.561 sobrevuelos registraron en el TMR-21 un LAeq superior a los 60 db
- En Periodo Nocturno 11.238 sobrevuelos registraron en el TMR-21 un LAeq superior a los 50 db.
- Esto significa que, **33.889 sobrevuelos (78.4 % de los sobrevuelos del periodo considerado) superaron los umbrales máximos definidos por las NNUU de El Molar**

Por tanto y teniendo en cuenta (i) los datos oficiales de ruido, (ii) que el SAU 21, contrariamente a lo que se pretende alegar, se localiza claramente en la ruta de acceso y salida de los aviones al aeropuerto de barajas y (iii) la altura topográfica del SAU 21 es al menos 8 m. superior a la cota donde se ubica el TMR 21, es más que previsible que los niveles de ruido provocados por las aeronaves superen los límites establecidos en la Ordenanza de ruido de El Molar.

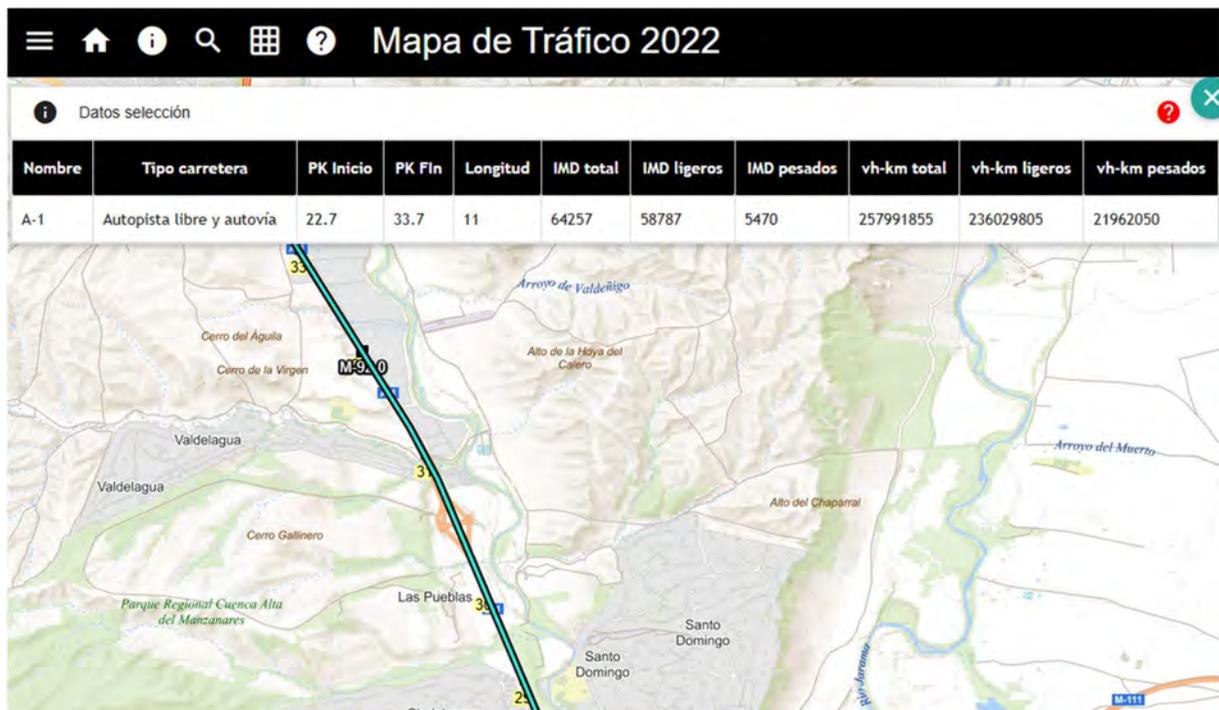
Se aporta un **Anexo II explicativo sobre las mediciones oficiales detalladas de ruido del Aeropuerto de Madrid-Barajas** desde mayo 2024 a enero 2025, que elabora Envirosuite Ibérica SA para AENA, y es información accesible al público.

Finalmente y respecto al impacto acústico provocado por las operaciones aeroportuarias, también se debe tener en cuenta que el **Plan Director del aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas 2017-2026 y el Documento de Regulación Aeroportuaria 2022-2026 (DORA II)** incluyen un programa de obras para **aumentar la actual capacidad de gestión de operaciones del aeropuerto (70 millones de pasajeros/año), hasta a los 90 millones de pasajeros en 2031.**

Además, la previsión de que Barajas se convierta en centro de conexión (HUB) con América Latina y con Asia, **supondrá el aumento de las operaciones de larga distancia (hasta el 70%) y media distancia (hasta 60%), en detrimento de los vuelos cortos.** Un efecto directo será el incremento de aviones de mayor tamaño para cubrir vuelos de largo radio y aumentar ocupación de la corta distancia.

5.2. Incremento de la IMD sobre la autovía A-1 e incompatibilidad con la Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid 2023-2030

Un aspecto que se debe tener en cuenta es la implicación del incremento de tráfico sobre la autovía A-1, con el desarrollo del sector. Como se puede ver en el mapa de tráfico del año 2022, publicado por el ministerio, la IMD es de 64.257 vehículos (probablemente en el año 2025 ese tráfico es mayor):



Teniendo en cuenta las previsiones de nuevas viviendas en el ámbito del SAU-21, que superan las 6.400, como se puede ver en la siguiente tabla, aportada por los promotores:

	PARCELAS		SUPERFICIE	EDIFICABILIDAD		EDIF/RES	COEF	VIVIENDAS
			m ²	m ²	%	%	HOMOGE	Nº
VIV. LIBRE	VL UNIFAMILIAR AISLADA	SUBTOTAL	97.832,27	34.908,31	3,86%		1,00	171
	VL COLECTIVA SINGULAR	SUBTOTAL	211.779,71	117.739,26	13,01%		1,00	841
	VL COLECTIVA	SUBTOTAL	272.819,32	283.459,27	31,32%		1,00	2.508
TOTAL VIVIENDA LIBRE			582.431,30	436.106,84	48,19%	60,00%		3.520
VIV. PROTECCIÓN	VPPV COLECTIVA	TOTAL	134.033,88	145.353,81	16,06%	20,00%	0,80	1.321
	VPPA COLECTIVA	TOTAL	135.403,12	145.353,81	16,06%	20,00%	0,80	1.615
TOTAL VIVIENDA PROTEGIDA			269.437,00	290.707,62	32,13%	40,00%		2.936
TOTAL USO RESIDENCIAL			851.868,30	726.814,47	80,32%	100,00%		6.457

Y suponiendo una estimación de 1,5 vehículos por vivienda y un mínimo de 2 viajes al día. Se estima una IMD de unos 19.400 vehículos al día, provocada por el desarrollo del ámbito del SAU-21.

Teniendo en cuenta que la IMD total en la autovía A-1 en esta zona es de 64.257 vehículos (2022), con el desarrollo del SAU-21, se producirá un incremento de la IMD hasta los 83.657 vehículos/día. Es decir, un incremento de un 30%.

El Documento del Plan Parcial del SAU 21, hace referencia a la ampliación de la autovía A-1 entre los nudos del P.K. 28 y el P.K. 36, como medida para paliar el incremento de tráfico producido. Pero lo que este documento oculta es que dicha ampliación en nada puede contribuir a la mejora del tráfico de acceso a Madrid, pues esta ampliación exclusivamente afecta al tráfico a partir del P.K. 28 en sentido creciente o al tráfico previo al P.K. 36 en sentido decreciente.

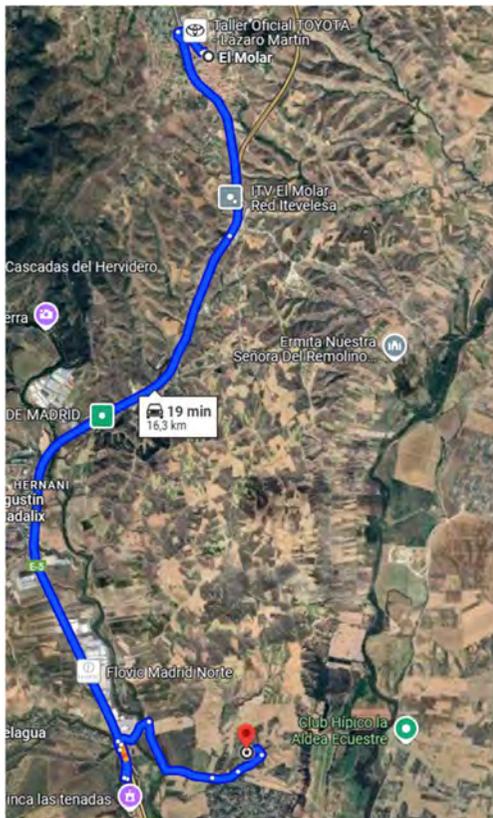
Es decir la supuesta mejora aplicaría exclusivamente al tráfico de la A-1 en esos 8 km, sin tener efecto alguno en el tráfico diario para la entrada a Madrid en las jornadas laborables, a partir del P.K 28 hacia Madrid, ni en el tráfico procedente de las localidades más allá de San Agustín del Guadalix en las jornadas de fin de semana.

Otros aspectos relacionados con la adaptación y lucha contra el cambio climático, en este caso el cumplimiento de la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética**, es determinar cómo se va a poder cumplir con los objetivos de la Ley en un sector que:

- Tiene una ubicación en un entorno rural, sin acceso a transporte público y alejado de zonas urbanas, lo que implica que el uso del vehículo privado será mayoritario.
- Con la densidad prevista de las edificaciones en una zona de entorno rural y protegido a más de 30 kilómetros de la ciudad de Madrid y a 16 kilómetros del núcleo urbano de El Molar, se va a poder realizar un desarrollo sostenible.

Por otra parte, el órgano ambiental en el procedimiento reglado de Evaluación Ambiental Estratégica y atendiendo a los objetivos definidos en la ORDEN 2126/2023, de 29 de diciembre, de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, por la que se aprueba la **Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid 2023-2030**. Deberá evaluar la viabilidad de un desarrollo en un entorno en el que:

- No hay transporte ferroviario de cercanías, ni de otro tipo
- No hay transporte subterráneo (metro)
- No es viable tratar de cubrir las necesidades de movilidad de una población de unos 20.000 habitantes nuevos (duplicando la actual población de El Molar, que es de 10.000 habitantes), con autobuses urbanos e interurbanos.
- No hay posibilidad de viabilidad ciclista o peatonal, puesto que los servicios del ayuntamiento de El Molar se ubican a una distancia de 16 kilómetros, como se puede ver en la siguiente imagen:



La propia **Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid 2023-2030**, establece una serie de objetivos que parecen contrarios a un desarrollo como el propuesto en el SAU-21, simplemente por su ubicación en un entorno aislado, rural y alejado de núcleos urbanos. Sirva como ejemplo la vecina urbanización Ciudad Santo Domingo, un desarrollo urbano de los años 60 del pasado siglo cuya implantación respondía a unas políticas de desarrollo urbano totalmente ajenas a la protección del medio ambiente. Por lo que resulta relevante que 60 años después de esta "mentalidad" urbanística, se sigan planteando este tipo de desarrollos urbanos.

Respecto a los objetivos indicado por la estrategia, se quieren resaltar los siguientes:

- *Lograr un **transporte sostenible** para todos – Se fijan unos objetivos de reducción de un 55 % de emisiones de los turismos para 2030, de un 50 % para las furgonetas, y que los nuevos vehículos de estas categorías sean emisiones netas cero a partir de 2035.*
- ***Descarbonizar el sistema energético** – Se establece un objetivo vinculante del 40 % de renovables en el mix europeo en 2030. Además, se propone aumentar el compromiso de reducción del consumo de energía final en un 36-39 % para 2030.*
- ***Trabajar con la naturaleza** para proteger el planeta y nuestra salud – Se apunta a la restauración y desarrollo de bosques, suelos, humedales y zonas naturales diversas, como medio de avanzar hacia un modelo social y económico sostenible*
- ***Acelerar la acción climática global** – La Unión Europea quiere continuar siendo líder mundial en materia de lucha contra el cambio climático*

Parece que un **planteamiento urbanístico de una densidad media de 30 viv/Ha** en un entorno rural y no urbanizado (como ejemplo Ciudad Santo Domingo presenta una densidad entre 8-10 viv/Ha), alejado del caso urbano de EL Molar, rodeado por espacios naturales protegidos, atravesado por un corredor ecológico de primer orden, sin accesos y con escasas posibilidades de disponer de un transporte público o accesibilidad peatonal o ciclista, **no es el mejor ejemplo para un desarrollo urbanístico que pretenda cumplir con una movilidad sostenible o una Estrategia de Energía, Clima y Aire.**

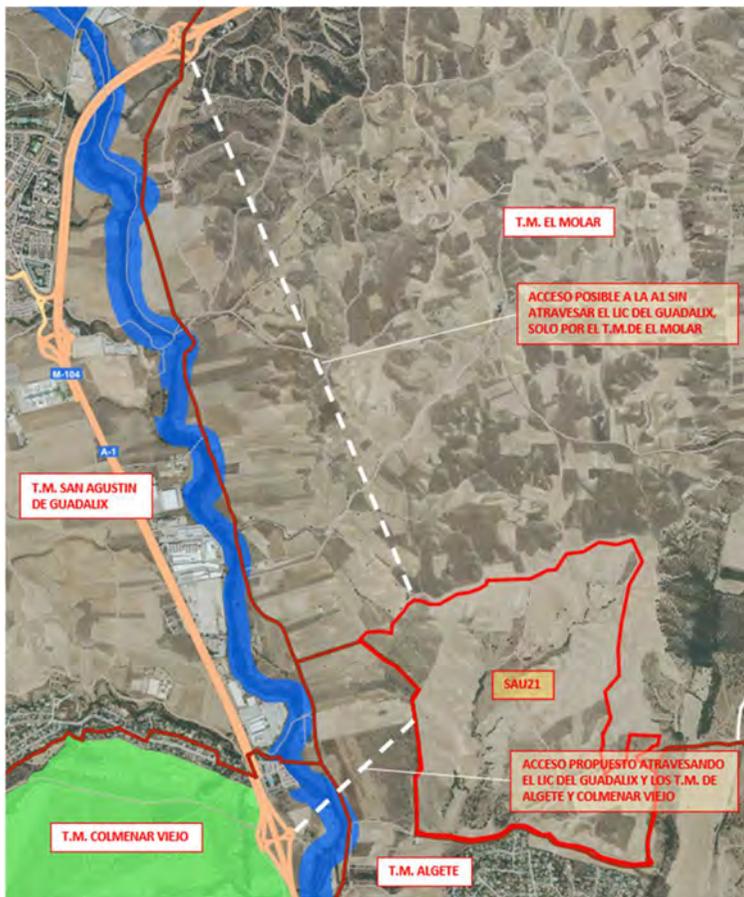
5.3. Accesos al ámbito

El acceso al ámbito se debería realizar por un trazado que tenga un menor coste medioambiental y que cumpla con las prescripciones de los Planes de Gestión del LIC "Cuenca del río Guadalix" (SITE ES3110003 de Red Natura 2000).

Dicho Plan, establece en su punto 5.1.4 la siguiente directriz en relación a las infraestructuras:

2. "Sin perjuicio de lo establecido en la normativa sectorial vigente, se tenderá a situar las infraestructuras ajenas a la gestión del Espacio Protegido fuera del ámbito del mismo salvo en caso de inexistencia de alternativa exterior viable."

Lo cierto es que no puede decirse que la afección del SAU-21 al LIC del Guadalix no tenga alternativa viable: la salida a la A1 podría realizarse en el nudo del P.K.36 de forma más sencilla que la propuesta, tal y como se plasma en la siguiente imagen:



Este trazado alternativo tiene las siguientes ventajas:

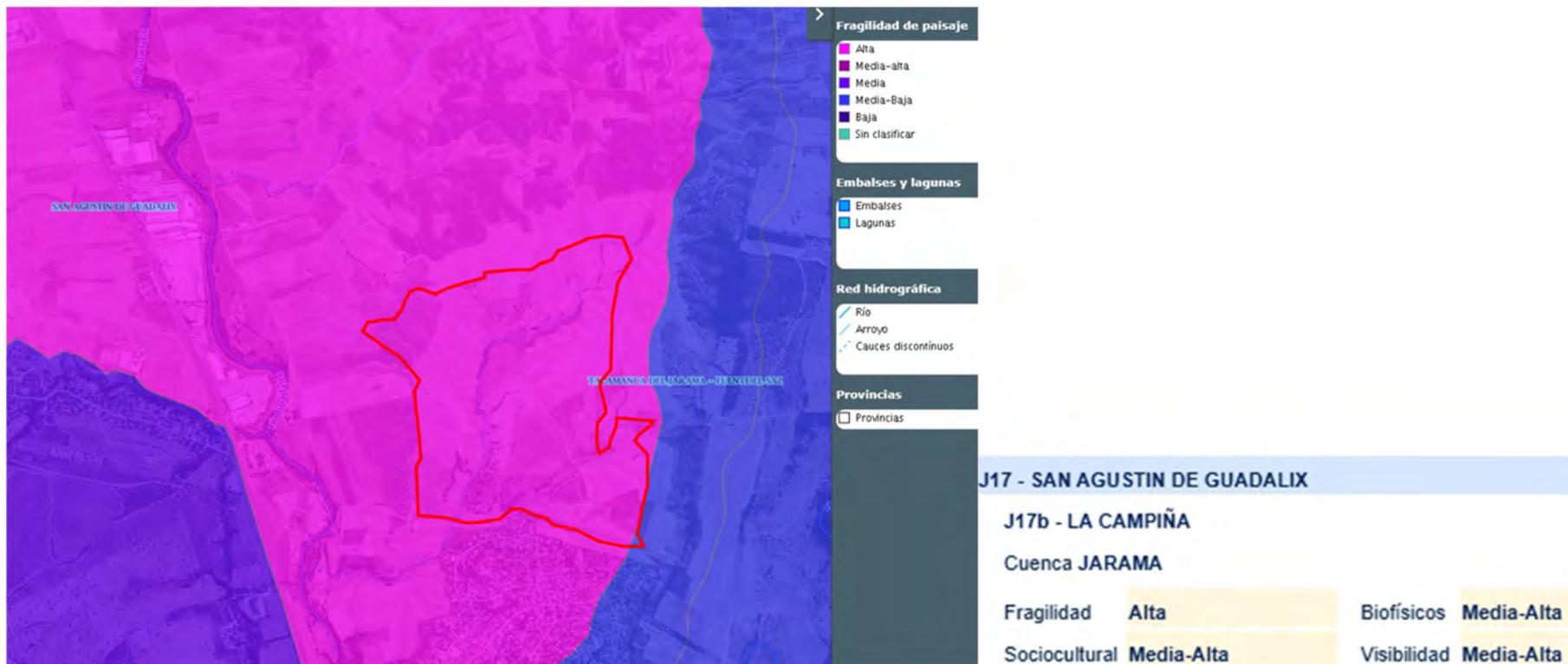
- Se hace innecesario el cruce del LIC del Guadalix ni ningún tipo de afección a este espacio protegido.
- No se requiere la construcción de puente sobre el Guadalix, por lo que no habría afección a las servidumbres del cauce y a la Confederación Hidrográfica del Tajo.
- Se consigue que el acceso al ámbito discorra en su totalidad por terrenos del término municipal de El Molar, por lo que no se requiere Plan Supramunicipal ni se afecta a los municipios de Algete y Colmenar Viejo, que pueden así asignar su territorio a los usos urbanísticos que estimen conveniente.
- El coste de esta nueva opción de salida a la A1 es similar a la propuesta original, o tal vez inferior. La mayor longitud de la vía de acceso se compensa con la sencillez del trazado por terreno rústico, y el ahorro por hacerse innecesaria la construcción del puente sobre el Rio Guadalix y la implantación de medidas de mitigación de los impactos en el LIC.
- El acceso desde el ámbito al casco urbano de El Molar se hace más rápido y corto, mejorando la relación del nuevo barrio con el núcleo, la integración de los habitantes y la eficiencia de los servicios municipales.
- Esta variante de acceso, además, ofrece al Ayuntamiento de El Molar la oportunidad de desarrollar de forma ordenada el borde occidental de su término municipal, vertebrado ahora por la nueva vía, de forma que la inversión tendría un retorno adicional para el municipio.

Es indudable que la alternativa de salida al p.k.36 de la A1 es viable, y que el único motivo para intentar el acceso al nudo del p.k.30 es el interés económico del promotor, al precio de perjudicar un área medioambiental protegida, cursos de agua y ayuntamientos limítrofes. La legítima defensa del lucro del promotor no es un argumento suficiente para incumplir las prescripciones de la Red Natura 2000, perjudicar los derechos del resto de los madrileños, y además un hipotético menor precio de venta de las viviendas por un acceso de mayor longitud tiene su lógica correspondencia con el menor precio de coste que sin duda habrá tenido este suelo dada su actual falta de acceso rodado.

6. FRAGILIDAD DEL PAISAJE

El documento inicial estratégico indica que la visibilidad del sector es muy baja desde la autovía A-1 y aporta una cartografía de zonas visibles. Este dato, siendo objetivo, no ha tenido en cuenta los efectos sobre la visibilidad que van a tener los habitantes de Ciudad Santo Domingo, que se estima en unos 4.000 habitantes. Este ámbito urbano desde los años 60 del pasado siglo, se localiza frente al ámbito del SAU-21, por lo que el estudio de visibilidad de paisaje debería tener en cuenta esta afección. Sobre todo, porque los potenciales observadores de esta zona, residen frente al ámbito del SAU-21 y pasean por la zona. Por tanto, no se debe comparar la visión durante unos escasos segundos de los vehículos que discurren por la A-1, con los 4.000 habitantes que residen todo el año frente al sector propuesto.

Además, hay un aspecto que también debe tenerse en cuenta y es la fragilidad del paisaje, la cual se define como "*condición de un paisaje que expresa el grado de deterioro que experimentaría ante la incidencia de determinadas actuaciones*". De acuerdo con la cartografía ambiental de la Comunidad de Madrid, el ámbito del SAU-21 de El Molar, se encuentra en una zona con una fragilidad del paisaje elevada.



Por tanto, los aspectos relevantes respecto al paisaje, que se deben analizar en el Estudio Ambiental Estratégico, no son los referidos a la visibilidad desde la A-1 o que el ámbito tiene zonas elevadas con buena visibilidad. Deberían ser los siguientes:

- Cómo se puede integrar un desarrollo urbanístico afectado en un gran porcentaje por un corredor ecológico principal, terrenos forestales y hábitats.
- Como se valora el efecto de un desarrollo de más de 6.000 viviendas y una densidad de 30 viv/ha, sobre la visibilidad frente a una zona urbana de baja densidad (<10 viv/Ha) con más de 50 años de historia y una población de 4.000 habitantes.

- Que medidas preventivas, correctoras y compensatorias se pueden plantear para modificar de formar irreversible una zona con una elevada fragilidad paisajística y una calidad media-alta. Ubicada en un entorno rural y muy alejada del caso urbano principal.

Probablemente, la respuesta sea que ese ámbito no tiene viabilidad urbanística de desarrollo en la sociedad del año 2025. Y si se contemplan todas las medidas de protección ambiental y urbanística que se deberían aplicar en el mismo. Entonces el ámbito posiblemente no tenga viabilidad desde el punto de vista del promotor.

7. POSIBLE AFECCIÓN AL PATRIMONIO HISTÓRICO Y ARQUEOLÓGICO

La Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid es la normativa que se debe aplicar en el ámbito del SAU-21. El Plan Parcial indica que, según la información contenida en el Inventario de Bienes Inmuebles del Patrimonio Histórico de la Comunidad de Madrid, en el ámbito de estudio se encuentra un elemento catalogado:

Casas de Valdelarías

TÉRMINO MUNICIPAL	DENOMINACIÓN	Nº INVENTARIO	COORD. UTM	EXTENSIÓN
El Molar	Casas de Valdelarías	CM/0086/025	X: 451296; Y: 4500149	5.911 m2

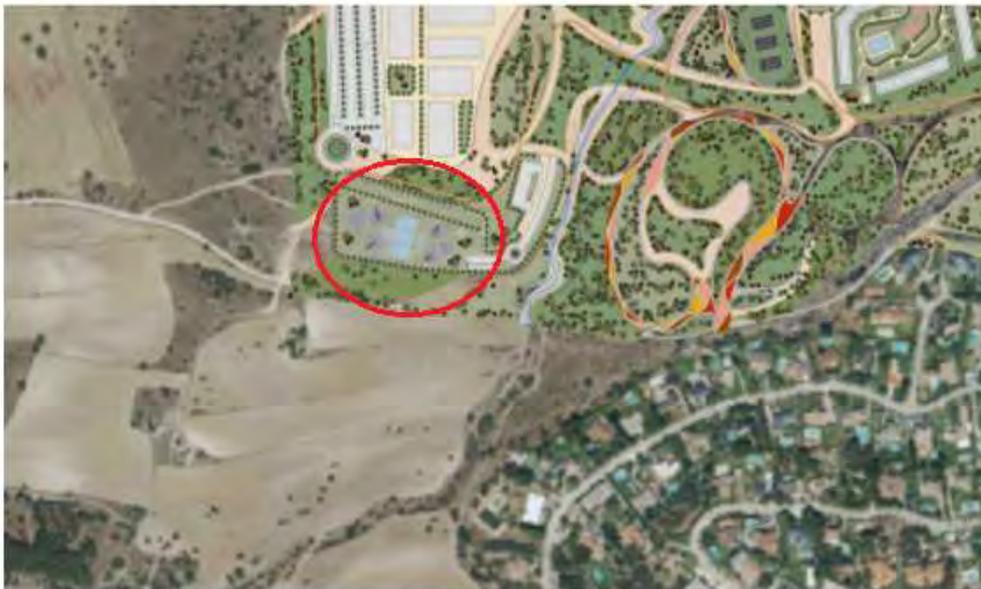
También se indica que se deberá realizar un estudio de las posibles afecciones arqueológicas en el ámbito, debido a que más del 70% del ámbito se encuentra en una Zona de Protección de tipo B. Esa nomenclatura no se utiliza desde hace varios años. Pero lo que queda claro es que el ámbito del SAU-21 se localiza en una zona en la que se tiene constancia, mediante publicación, prospección, excavación, control, o estudios de carácter documental, de la existencia de yacimientos arqueológicos o paleontológicos, fortificaciones, o evidencias de edificios singulares ocultos cuya forma de conservación, que puede ser compatible con otros usos, se

determinará a partir de los informes arqueológicos elaborados. Una de los motivos por lo que esta zona tiene un elevado potencial se debe a que se ubica a poca distancia de dos cauces de relevancia (Jarama y Guadalix). Por lo que el estudio arqueológico, que indica el Plan Parcial, centrado en el área conocida como Casas de Valdelañas, no se considera suficiente y se deberá realizar un estudio en toda la superficie del SAU-21, para verificar la presencia de posibles yacimientos arqueológicos.

8. POSIBLES AFECCIONES POR LA PROPUESTA DE IMPLANTACIÓN DE EDAR EN EL ENTORNO

El Plan Parcial del SAU-21 propone la instalación de una EDAR en el límite sur del ámbito, dentro de los terrenos del Tramo "El Chaparral" del Corredor Ecológico Principal del Henares, y a escasos 150 metros de las viviendas de la urbanización Ciudad Santo Domingo, como se puede apreciar en la siguiente imagen extraída de la documentación del Plan Parcial:

RELACIÓN NATURAL CON LA URBANIZACIÓN DE SANTO DOMINGO



Se indica que la EDAR estará cubierta, pero no se indica si todos los procesos de la misma estarán cubiertos. En cualquier caso, no parece que ubicar una EDAR para una población prevista de 18.000 habitantes, a menos de 200 metros de una urbanización consolidada de 4.000 habitantes sea la mejor solución, ni tampoco parece correcto ubicarla en un Corredor Ecológico principal. Por ello se deberían estudiar otras soluciones de depuración o ubicaciones, incluyendo la posibilidad razonable de realizar los vertidos a la EDAR Arroyo Quiñones perteneciente al Canal de Isabel II, instalación con capacidad suficiente ubicada en zona alejada de sectores residenciales, a la que serán canalizadas las aguas residuales de la vecina urbanización Ciudadcampo.

El presente escrito demuestra, en consecuencia, que el Borrador de Plan Parcial y el Documento Inicial Estratégico no pueden conducir nunca a una aprobación inicial sin la confección de un documento nuevo, radicalmente distinto, que obedezca a los principios esenciales de la ordenación territorial y urbanística y a la verdad.

En su virtud, a la Consejería,

SOLICITAMOS:

Que, teniendo por presentado este escrito y por formuladas las sugerencias en fase de Consultas al Documento Inicial Estratégico y Borrador del Plan Parcial del SAU 21, se adopten los siguientes acuerdos:

- **Ordenar respetar la condición de suelo no urbanizable de especial protección del suelo incluido en el Tramo El Chaparral** del Corredor Ecológico Principal del Henares.
- **Evitar la generación de un núcleo urbano alternativo al casco urbano actual en la periferia de El Molar**, en contradicción con los principios de desarrollo sostenible y la legislación de Suelo, de Cambio climático y Transición Energética, Biodiversidad y Economía Circular
- **Ordenar la compensación de los terrenos forestales y hábitats** que se pretenden eliminar, dando cumplimiento a la Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid.
- Se tengan en cuenta **las afecciones acústicas que habrá en el sector proyectado por las actividades del aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid-Barajas**.
- Se estudie **el impacto sobre la movilidad del modelo urbano propuesto y su incompatibilidad con la Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid 2023-2030**.
- Se analice la viabilidad de desarrollo de un sector aislado del casco urbano y que requiere **un acceso a través de otro término municipal y atravesando espacios naturales protegidos**.
- Ordenar que se estudie con **detalle la fragilidad del paisaje del entorno**, puesto que se trata de una zona de elevada fragilidad.
- Ordenar que se estudie con detalle la **potencialidad arqueológica del ámbito**.
- Se analice la **viabilidad de la solución de depuración propuesta**.

Es justicia, que pedimos en Madrid, a 17 de marzo de 2025.

D. _____

D. _____

D. _____

D. _____

D. _____

D. _____

**Anexo I: Resolución del Ayuntamiento de
El Molar de 10 de diciembre de 2015.**



AYUNTAMIENTO DE
EL MOLAR

NOTIFICACIÓN



*Recibido el 16/12/2015
CSD*

D. Faustino García Laseca Secretario I del Ayuntamiento de El Molar mediante la presente pongo en su conocimiento que con fecha 10 de Diciembre de 2015, D^a Yolanda Sanz Rojas, Alcaldesa del Ayuntamiento de El Molar haciendo uso de las atribuciones conferidas por el Decreto de Alcaldía 235/11 de 15 de junio de 2011, ha dictado resolución en el expediente al margen referenciado que literalmente transcrita señala lo siguiente:

DECRETO 350 15

PRIMERO.- Se redacta la modificación del Plan Parcial con la finalidad de establecer las determinaciones pormenorizadas del sector, de acuerdo con la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad de Madrid, sin contravenir las determinaciones estructurantes del planeamiento general que desarrolla. El Plan Parcial se ajusta a lo establecido para este tipo de planes en los artículos 47 (función), 48 (contenido sustantivo) y 49 (documentación) de la Ley 9/2001 del Suelo de la Comunidad Autónoma de Madrid.

SEGUNDO.- En el mencionado plan se justifica el cumplimiento de las cesiones para redes locales, generales y supramunicipales, no se supera el aprovechamiento que el planeamiento general establece para el ámbito en la ficha urbanística del sector, se justifica suficientemente la modificación de las determinaciones pormenorizadas que se proponen, respecto de las establecidas con carácter general en el contenido del Planeamiento General de Ordenación.

TERCERO.- Se ha procedido a la corrección de las deficiencias detectadas tras el requerimiento formulado, como se señala en el in forme del arquitecto municipal de fecha 3 de febrero de 2015.

CUARTO.- Mediante decreto del Concejal de Urbanismo de fecha de fecha 10 de febrero de 2015 se aprobó con carácter inicial el Plan Parcial del SAU 21 de las vigentes Normas Subsidiarias de Planeamiento, que fue publicado en el BOCAM nº 59 de 11 de marzo de 2015.

QUINTO.- Tras la mencionada publicación y durante el periodo de información pública se presentan alegaciones por parte de ECOLOGISTAS EN ACCION y COMUNIDAD DE PROPIETARIOS DE SANTO DOMINGO, que alegan respecto a esta aprobación inicial que ha sido dictada por órgano incompetente porque es competencia de la Alcaldía no susceptible de ser delegada.

SEXTO.- La aprobación inicial de los instrumentos de desarrollo de planeamiento corresponde a la Alcaldía de conformidad con lo establecido en el artículo 21.1 j) de la Ley 7/85 de 2 de abril, sin que sea una competencia delegable.

SEPTIMO.- Dicha asociación presenta también alegación consistente en que no se ha cumplido con que de manera previa a la aprobación inicial del plan deberá someterse a evaluación ambiental estratégica ordinaria, de conformidad con lo señalado en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 4/2014 de la Comunidad de Madrid en relación con los artículos 18 y 19 de la Ley 21/2013 de Evaluación ambiental, aspecto que no puede ser estimado porque según señala el escrito de la Comunidad de Madrid de fecha 8 de mayo de 2015 con fecha 5 de mayo de 2015 se produjo el inicio de la evaluación ambiental estratégica.

En virtud de lo que antecede

HE RESUELTO

PRIMERO.- Estimar parcialmente las alegaciones formuladas por parte de ECOLOGISTAS EN ACCION y de la COMUNIDAD DE PROPIETARIOS DE SANTO DOMINGO.

SEGUNDO.- Revocar, en consecuencia, el acuerdo de aprobación inicial del plan parcial del SAU 21 de fecha 10 de febrero de 2015 emitido por parte de la Concejalía de Urbanismo por haberse adoptado por órgano que no resultaba competente, por lo que queda sin efecto alguno.

TERCERO.- Notificar la presente resolución personalmente a los propietarios en cumplimiento de lo previsto en el artículo 59.4.b).1º de la Ley 9/2001 de 17 de julio del Suelo de la Comunidad de Madrid, así a ECOLOGISTAS EN ACCION y a la COMUNIDAD DE PROPIETARIOS DE SANTO DOMINGO.

Lo que notifico a Vd. para su conocimiento y demás efectos significándole que contra la precedente resolución, que pone fin a la vía administrativa, conforme a lo previsto en el artículo 109 de la Ley 30/92 de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento Administrativo Común, puede Vd. interponer potestativamente recurso de reposición ante este mismo órgano, en el plazo de un mes o directamente recurso contencioso administrativo, ante los Juzgados de lo Contencioso Administrativo de Madrid, en el plazo de dos meses contados ambos desde el día siguiente al de esta notificación, sin perjuicio de que pueda interponer cualquier otro que estime procedente, de conformidad con la legislación vigente.

En El Molar a 10 de Diciembre de 2015

Fdo. Faustino García Laseca
Secretario



[Handwritten signature]

RECIBIDA LA NOTIFICACION

Anexo II: Mediciones detalladas de ruido de aeronaves durante los meses de Mayo 2024 a Enero 2025

Se incorporan a este documento los datos oficiales extraídos de los informes de ENVIROSUITE IBERICA SA, publicados por AENA correspondientes a los "Sucesos Correlacionados de los TMR (Terminal de Monitorado de Ruido) de Algete" referidos al TMR 21.

Dichos informes reflejan para las distintas TMR las tres diferentes medidas (en función del criterio utilizado) que se producen por los efectos de las aeronaves con salida o llegada al aeropuerto de Madrid-Barajas.

Los tres criterios de medición de ruido que se determinan son los siguientes todas ellas contenidas en los informes oficiales elaborados para AENA por ENVIROSUITE IBERICA SA

SEL (Sound Exposure Level -Nivel de Exposición Sonora-): Nivel, en decibelios, que expresa la misma cantidad de energía en 1 segundo que el evento considerado

Max Level (Nivel Maximo de Sonido) : El mayor índice acústico $L_{Aeq,1segundo}$ registrado durante el evento

LAeq (Nivel Sonoro Equivalente) : Nivel Continuo Equivalente con ponderación A, representa el nivel sonoro que manteniéndose constante durante el tiempo de media tiene el mismo contenido energético que el nivel variable observado.

• **1.- Resultados de mediciones SEL (Sound Exposure Level)**

SEL	may-24		jun-24		jul-24		ago-24		sep-24		oct-24		nov-24		dic-24		ene-25		Total	
	Nº Operaciones	%																		
Operaciones	4.105		4.811		5.291		3.880		3.640		10.273		5.247		1.310		4.676		43.233	
Operaciones Dia	2.804	68%	3.352	70%	4.099	77%	2.702	70%	2.496	69%	8.646	84%	3.976	76%	243	19%	3.587	77%	31.905	73,8%
> 60 db	2.804	68%	3.352	70%	4.099	77%	2.702	70%	2.496	69%	8.646	84%	3.976	76%	243	19%	3.587	77%	31.905	100,0%
>65 db	2.804	68%	3.352	70%	4.099	77%	2.702	70%	2.496	69%	8.646	84%	3.976	76%	243	19%	3.587	77%	31.905	100,0%
>70 db	2.473	60%	2.946	61%	3.550	67%	2.311	60%	2.219	61%	7.692	75%	3.539	67%	221	17%	3.248	69%	28.199	88,4%
>75 db	1.673	41%	2.070	43%	2.541	48%	1.723	44%	1.560	43%	5.321	52%	2.532	48%	161	12%	2.413	52%	19.994	62,7%
>80 db	857	21%	889	18%	995	19%	590	15%	718	20%	2.729	27%	1.356	26%	89	7%	1.346	29%	9.569	30,0%
Operaciones Noche	1.301	32%	1.459	30%	1.192	23%	1.178	30%	1.144	31%	1.627	16%	1.271	24%	1.067	81%	1.089	23%	11.328	26,2%
> 50 db	1.301	32%	1.459	30%	1.192	23%	1.178	30%	1.144	31%	1.627	16%	1.271	24%	1.067	81%	1.089	23%	11.328	100,0%
> 55 db	1.301	32%	1.459	30%	1.192	23%	1.178	30%	1.144	31%	1.627	16%	1.271	24%	1.067	81%	1.089	23%	11.328	100,0%
> 60 db	1.301	32%	1.459	30%	1.192	23%	1.178	30%	1.144	31%	1.627	16%	1.271	24%	1.067	81%	1.089	23%	11.328	100,0%
>65 db	1.197	29%	1.345	28%	1.059	20%	1.041	27%	1.035	28%	1.537	15%	1.194	23%	981	75%	1.014	22%	10.403	91,8%
>70 db	781	19%	858	18%	484	9%	447	12%	569	16%	1.091	11%	819	16%	623	48%	728	16%	6.400	56,5%
>75 db	106	3%	140	3%	77	1%	75	2%	91	3%	293	3%	138	3%	70	5%	243	5%	1.233	10,9%

De los datos oficiales de sobrevuelos recogidos en el TMR 21, publicados por AENA, **se observa que en el periodo diurno (de 07:00 a 23:00) se producen el 74% de las operaciones (31.905), ubicándose el resto, es decir el 26% (11.328) en periodo nocturno (de 23:00 a 07:00).**

De las operaciones en Periodo Diurno, 31.905 operaciones (3.545 operaciones /mes):

- 100 % de ellas, es decir 31.905 operaciones (3.545 operaciones/mes) superan el umbral de los 60 db.
- 100 % de ellas, es decir 31.905 operaciones (3.545 operaciones/mes) superan el umbral de los 65 db.
- 88 % de ellas, es decir 28.194 operaciones (3.133 operaciones/mes) superan el umbral de los 70 db.
- 63 % de ellas, es decir 19.994 operaciones (2.222 operaciones/mes) superan el umbral de los 75 db
- 30 % de ellas, es decir 9.569 operaciones (1.063 operaciones/mes) superan el umbral de los 80 db

De las operaciones en Periodo Nocturno, 11.328 operaciones (1.245 operaciones /mes):

- 100 % de ellas, es decir 11.328 operaciones (1.259 operaciones/mes) superan el umbral de los 50 db.
- 100 % de ellas, es decir 11.328 operaciones (1.259 operaciones/mes) superan el umbral de los 55 db.
- 100 % de ellas, es decir 11.328 operaciones (1.259 operaciones/mes) superan el umbral de los 60 db.
- 92 % de ellas, es decir 10.403 operaciones (1.156 operaciones/mes) superan el umbral de los 65 db
- 57 % de ellas, es decir 6.400 operaciones (711 operaciones/mes) superan el umbral de los 70 db

2.- Resultados de mediciones Max Level:

MAX LEVEL	may-24		jun-24		jul-24		ago-24		sep-24		oct-24		nov-24		dic-24		ene-25		Total	
	Nº Operaciones	%																		
Operaciones	4.105		4.811		5.291		3.880		3.640		10.273		5.247		1.310		4.676		43.233	
Operaciones Dia	2.804	68%	3.352	70%	4.099	77%	2.702	70%	2.496	69%	8.646	84%	3.976	76%	243	19%	3.587	77%	31.905	73,8%
> 60 db	2.670	65%	3.202	67%	3.886	73%	2.528	65%	2.371	65%	8.040	78%	3.628	69%	227	17%	3.404	73%	29.956	93,9%
>65 db	1.731	42%	2.123	44%	2.619	49%	1.751	45%	1.587	44%	5.368	52%	2.518	48%	162	12%	2.362	51%	20.221	63,4%
>70 db	881	21%	928	19%	1.081	20%	641	17%	715	20%	2.625	26%	1.185	23%	79	6%	1.134	24%	9.269	29,1%
>75 db	116	3%	117	2%	130	2%	69	2%	95	3%	371	4%	159	3%	13	1%	127	3%	1.197	3,8%
>80 db	0	0%	1	0%	2	0%	0	0%	1	0%	4	0%	1	0%	0	0%	2	0%	11	0,0%
Operaciones Noche	1.301	32%	1.459	30%	1.192	23%	1.178	30%	1.144	31%	1.627	16%	1.271	24%	1.067	81%	1.089	23%	11.328	26,2%
> 50 db	1.301	32%	1.459	30%	1.192	23%	1.178	30%	1.144	31%	1.627	16%	1.271	24%	1.067	81%	1.089	23%	11.328	100,0%
> 55 db	1.266	31%	1.411	29%	1.123	21%	1.118	29%	1.115	31%	1.597	16%	1.219	23%	1.006	77%	1.048	22%	10.903	96,2%
> 60 db	490	12%	544	11%	339	6%	356	9%	377	10%	786	8%	437	8%	292	22%	522	11%	4.143	36,6%
>65 db	60	1%	86	2%	46	1%	68	2%	60	2%	209	2%	78	1%	21	2%	158	3%	786	6,9%
>70 db	6	0%	18	0%	4	0%	7	0%	9	0%	39	0%	6	0%	0	0%	6	0%	95	0,8%
>75 db	0	0%	4	0%	0	0%	0	0%	2	0%	1	0%	0	0%	0	0%	0	0%	7	0,1%
>80 db	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0,0%

De los datos oficiales de sobrevuelos recogidos en el TMR 21, publicados por AENA, **se observa que en el periodo diurno (de 07:00 a 23:00) se producen el 74% de las operaciones (31.905), ubicándose el resto, es decir el 26% (11.328) en periodo nocturno (de 23:00 a 07:00).**

De las operaciones en Periodo Diurno, 31.905 operaciones (3.545 operaciones /mes):

- 94 % de ellas, es decir 29.956 operaciones (3.328 operaciones/mes) superan el umbral de los 60 db.
- 63 % de ellas, es decir 20.221 operaciones (2.247 operaciones/mes) superan el umbral de los 65 db.
- 29 % de ellas, es decir 9.269 operaciones (1.030 operaciones/mes) superan el umbral de los 70 db.
- 4 % de ellas, es decir 1.197 operaciones (133 operaciones/mes) superan el umbral de los 75 db

De las operaciones en Periodo Nocturno, 11.328 operaciones (1.245 operaciones /mes):

- 100 % de ellas, es decir 11.328 operaciones (1.259 operaciones/mes) superan el umbral de los 50 db.
- 96 % de ellas, es decir 10.903 operaciones (1211 operaciones/mes) superan el umbral de los 55 db.
- 36 % de ellas, es decir 4.143 operaciones (460 operaciones/mes) superan el umbral de los 60 db.
- 7 % de ellas, es decir 786 operaciones (87 operaciones/mes) superan el umbral de los 65 db

3.- Resultados de mediciones LAeq:

LA eq	may-24		jun-24		jul-24		ago-24		sep-24		oct-24		nov-24		dic-24		ene-25		Total	
	Nº Operaciones	%																		
Operaciones	4.105		4.811		5.291		3.880		3.640		10.273		5.247		1.310		4.676		43.233	
Operaciones Dia	2.804	68%	3.352	70%	4.099	77%	2.702	70%	2.496	69%	8.646	84%	3.976	76%	243	19%	3.587	77%	31.905	73,8%
> 60 db	1.953	48%	2.398	50%	2.920	55%	1.964	51%	1.742	48%	6.023	59%	2.802	53%	169	13%	2.590	55%	22.561	70,7%
>65 db	981	24%	1.117	23%	1.242	23%	801	21%	857	24%	3.164	31%	1.401	27%	96	7%	1.245	27%	10.904	34,2%
>70 db	35	1%	45	1%	43	1%	22	1%	37	1%	187	2%	70	1%	7	1%	43	1%	489	1,5%
>75 db	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0,0%
>80 db	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0,0%
Operaciones Noche	1.301	32%	1.459	30%	1.192	23%	1.178	30%	1.144	31%	1.627	16%	1.271	24%	1.067	81%	1.089	23%	11.328	26,2%
> 50 db	1.301	32%	1.459	30%	1.192	23%	1.178	30%	1.144	31%	1.627	16%	1.271	24%	1.067	81%	1.089	23%	11.328	100,0%
> 55 db	849	21%	932	19%	623	12%	648	17%	712	20%	1.225	12%	827	16%	612	47%	764	16%	7.192	63,5%
> 60 db	36	1%	82	2%	49	1%	64	2%	52	1%	181	2%	64	1%	8	1%	123	3%	659	5,8%
>65 db	1	0%	11	0%	3	0%	5	0%	6	0%	29	0%	1	0%	0	0%	2	0%	58	0,5%
>70 db	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	1	0,0%
>75 db	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0,0%
>80 db	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0,0%

De los datos oficiales de sobrevuelos recogidos en el TMR 21, publicados por AENA, **se observa que en el periodo diurno (de 07:00 a 23:00) se producen el 74% de las operaciones (31.905), ubicándose el resto, es decir el 26% (11.328) en periodo nocturno (de 23:00 a 07:00).**

De las operaciones en Periodo Diurno, 31.905 operaciones (3.545 operaciones /mes):

- 71 % de ellas, es decir 22.561 operaciones (2.507 operaciones/mes) superan el umbral de los 60 db.
- 34 % de ellas, es decir 10.904 operaciones (1.212 operaciones/mes) superan el umbral de los 65 db.
- 2 % de ellas, es decir 489 operaciones (54 operaciones/mes) superan el umbral de los 70 db.

De las operaciones en Periodo Nocturno, 11.328 operaciones (1.245 operaciones /mes):

- 100 % de ellas, es decir 11.328 operaciones (1.259 operaciones/mes) superan el umbral de los 50 db.
- 64% de ellas, es decir 7.192 operaciones (799 operaciones/mes) superan el umbral de los 55 db.
- 6% de ellas, es decir 659 operaciones (73 operaciones/mes) superan el umbral de los 60 db.
- 1% de ellas, es decir 58 operaciones (6 operaciones/mes) superan el umbral de los 65 db.

Debido a que el tamaño de los documentos realizados para AENA por ENVIROSUITE IBERICA SA es de aproximadamente 540 páginas por mes, y dado que se trata de un documento público, se incluye a continuación como muestra la portada de un informe mensual y una hoja de mediciones, para permitir apreciar el tipo y detalle de la información facilitada por los TMR.

SUCESOS CORRELACIONADOS DE LOS TMR DE ALGETE Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid -Barajas

Mayo 2024



3.3. TMR21 (Santo Domingo Norte)

ID	Start Date Time	Duration	LAeq	Max Level	SEL	Operation	Aircraft	Runway
21	01/05/2024 0:01:50	31	57,7	62,9	72,6	A	B738	18L
21	01/05/2024 0:03:47	35	57,1	63,6	72,6	A	A320	18L
21	01/05/2024 0:05:26	26	58,2	62,4	72,3	A	B38M	18L
21	01/05/2024 0:06:14	30	61	65,8	75,8	A	C56X	18R
21	01/05/2024 0:08:50	18	55,7	59,8	68,2	A	GLF4	18L
21	01/05/2024 0:11:49	34	58,5	63,5	73,8	A	E295	18L
21	01/05/2024 0:14:14	31	59	64,9	73,9	A	E295	18L
21	01/05/2024 0:18:21	29	57,4	61,9	72	A	B738	18L
21	01/05/2024 0:21:52	23	58,6	61,7	72,2	A	C525	18R
21	01/05/2024 0:38:21	27	55,9	59,6	70,2	A	B738	18L
21	01/05/2024 0:40:24	19	56,3	60,8	69,1	A	B738	18L
21	01/05/2024 0:43:06	31	57,4	62,2	72,3	A	A320	18L
21	01/05/2024 0:45:13	30	57	60	71,8	A	B738	18L
21	01/05/2024 0:47:14	39	59	64,3	74,9	A	A320	18L
21	01/05/2024 0:48:44	24	58,3	61,5	72,1	A	C525	18R
21	01/05/2024 1:01:23	27	55	58,1	69,3	A	B38M	18L
21	01/05/2024 1:15:11	26	57	60	71,1	A	B738	18L
21	01/05/2024 1:17:33	29	58,4	61,4	73	A	A321	18L

21	01/05/2024 1:23:07	24	58	60,8	71,8	A	B38M	18L
21	01/05/2024 1:44:34	26	56,2	58,9	70,3	A	B38M	18L
21	01/05/2024 2:15:50	12	55,3	59,7	66,1	A	C68A	18L
21	01/05/2024 2:36:19	45	64,8	71,3	81,3	A	A321	18L
21	01/05/2024 2:46:21	37	58,7	63,8	74,4	A	A321	18L
21	01/05/2024 3:09:55	47	60,8	67,4	77,6	A	A333	18L
21	01/05/2024 3:15:55	29	59,5	65,6	74,1	A	A21N	18L
21	01/05/2024 3:27:12	33	60,1	65,8	75,3	A	B734	18L
21	01/05/2024 3:39:02	48	62	67,3	78,8	A	B77L	18L
21	01/05/2024 3:41:21	43	61,2	67,2	77,5	A	A333	18L
21	01/05/2024 4:02:08	34	60,5	66,3	75,9	A	B789	18L
21	01/05/2024 4:04:40	41	59	64,6	75,1	A	A321	18L
21	01/05/2024 4:10:25	44	59,8	65,2	76,2	A	B789	18L
21	01/05/2024 4:22:12	51	60,4	66,9	77,5	A	B788	18L
21	01/05/2024 4:25:46	29	61	65,5	75,6	A	B788	18L
21	01/05/2024 4:28:39	35	58,2	63,9	73,6	A	B789	18L
21	01/05/2024 4:33:17	32	59,4	63,8	74,4	A	B738	18L
21	01/05/2024 4:35:08	43	60,9	66,2	77,1	A	B789	18L
21	01/05/2024 4:41:02	27	57,3	63	71,6	A	B734	18L
21	01/05/2024 4:42:50	46	61,5	68,1	78,1	A	B789	18L
21	01/05/2024 4:51:34	30	61,6	67,8	76,4	A	B788	18L

Página 240