



**ALEGACIONES A LA APROBACIÓN INICIAL DEL “PLAN ESPECIAL DE DEFINICIÓN DE REDES
EN EL APE 21.10. “PARQUE FERIAJUAN CARLOS I Y SU ENTORNO” SITUADO EN LA
AVENIDA DEL PARTENÓN, 5. DISTRITO DE BARAJAS
Expediente nº 135/2024/00275**

D^a. Rita Maestre Fernández con DNI [REDACTED], en calidad de portavoz del Grupo Municipal Más Madrid, y D. José Luis Bueno Nieto con DNI [REDACTED] en calidad de portavoz del Grupo Municipal Más Madrid en la Comisión de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid

EXPONEN

El 8 de julio se publica en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el acuerdo de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid que aprueba inicialmente del PLAN ESPECIAL DE DEFINICIÓN DE REDES EN EL APE 21.10 “PARQUE FERIAJUAN CARLOS I Y SU ENTORNO promovido por el Consorcio Institución Ferial de Madrid (IFEMA).

Tal y como señala el punto segundo de dicho anuncio, el expediente relativo a dicho proyecto se somete a información pública. Ejerciendo el derecho que ampara la legislación en materia urbanística y ambiental, y estando en plazo para hacerlo, se presentan las siguientes

ALEGACIONES

ALEGACIONES PREVIAS

ALEGACIÓN 1. SOBRE EL PLAZO PREVISTO PARA LA INFORMACIÓN PÚBLICA

ALEGACIÓN 2. SOBRE LA IMPROCEDENCIA DE TRAMITAR ESTE PLAN ESPECIAL SIN LA CORRECTA COORDINACIÓN ENTRE LOS ÁMBITOS APE.21.10 RECINTO PARQUE FERIAJUAN CARLOS I Y APE.16.11-RP (PE.16.334) AMPLIACIÓN III DE IFEMA

ALEGACIÓN 3. SOBRE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO CON TERRENOS EXTERIORES AL APE.21.10 RECINTO FERIAJ Y PERTENECIENTES AL API.21.06 CAMPO DE LAS NACIONES

ALEGACIONES EN MATERIA URBANÍSTICA

ALEGACIÓN 4. SOBRE LA DEFINICIÓN DE UN NUEVO TRAZADO PARA LA VÍA PECUARIA VEREDA DE LEÑEROS

ALEGACIÓN 5. SOBRE LA INVIABILIDAD DE LA FLEXIBILIZACIÓN DE LOS USOS PORMENORIZADOS EN LA ZONA AJARDINADA (LA) Y EN LA RED VIARIA (RS)

ALEGACIÓN 6. SOBRE LA FALTA DE RIGOR EN LA DEFINICIÓN Y EL CÁLCULO DE ZONAS VERDES

ALEGACIONES EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

ALEGACIÓN 7. NECESIDAD DE TRÁMITE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO DEL CIRCUITO DE FÓRMULA 1 EN EL API 21.06 “CAMPO DE LAS NACIONES”

ALEGACIÓN 8. NECESIDAD DE TRÁMITE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA DEL PLAN ESPECIAL DE DEFINICIÓN DE REDES EN EL APE 21.10 “PARQUE FERIAJUAN CARLOS I” Y SU ENTORNO AVENIDA DEL PARTENÓN I (MADRID)

ALEGACIÓN 9. COMPENDIO DE ALEGACIONES AL DOCUMENTO AMBIENTAL

ALEGACIONES EN MATERIA DE SALUD PÚBLICA

ALEGACIÓN 10. SOBRE EL IMPACTO SOBRE LA SALUD DE LAS PERSONAS DERIVADO DE LA CELEBRACIÓN DE GRANDES PREMIOS DE FÓRMULA 1

CONSIDERACIÓN FINAL

ALEGACIONES PREVIAS

ALEGACIÓN 1. SOBRE EL PLAZO PREVISTO PARA LA INFORMACIÓN PÚBLICA

La legislación estatal y autonómica prevé que, para determinados procedimientos administrativos, como el que nos ocupa, sea obligatoria la difusión del contenido de los mismos y la oportunidad de la sociedad de expresar su opinión. Sin embargo, este derecho de la ciudadanía se ve mermado al realizarse el trámite de información pública en medio del periodo estival y estableciendo el periodo de alegaciones mínimo previsto en la legislación. Es, en sí mismo un reconocimiento de la naturaleza del proyecto, pues la realización del procedimiento en este periodo es un intento de reducir la participación ciudadana o la oposición a un proyecto que se entiende polémico y con importantes efectos adversos para parte de la ciudadanía, que se encontrará el trámite aprobado cuando vuelva de su merecido descanso vacacional.

Esta circunstancia se ve agravada por la pretendida “agosticidad” que se intuye en la premura que demuestra el gobierno en la aprobación de este Plan Especial. El documento completo del “Plan Especial de Definición de Redes en el APE.21.10 “Parque Ferial Juan Carlos I y su entorno” es presentado en el Ayuntamiento por registro electrónico el viernes 28 de junio de 2024. El siguiente lunes, 1 de julio, se firman los informes técnicos y de propuesta para la Junta de Gobierno, así iniciándose el trámite para su aprobación inicial menos de una semana después de la entrada por registro, una vez aprobado en la Junta de Gobierno del 4 de julio.

Estas cuestiones respecto a la premura y a la fecha para el trámite de información pública suponen una plena contradicción de los conceptos de transparencia y participación de los que tanto se vanagloria el equipo de gobierno. El cual, además, ha presentado para su aprobación inicial un plan en el que, como puede apreciarse en el documento de alegaciones que presentamos, pueden apreciarse graves deficiencias, ausencias importantes de información, deficiencias e incumplimientos legislativos que deberán quedar resueltos antes de llevar a cabo cualquier paso previo a la aprobación provisional.

ALEGACIÓN 2. SOBRE LA IMPROCEDENCIA DE TRAMITAR ESTE PLAN ESPECIAL SIN LA CORRECTA COORDINACIÓN ENTRE LOS ÁMBITOS APE.21.10 RECINTO PARQUE FERAL JUAN CARLOS I Y APE.16.11-RP (PE.16.334) AMPLIACIÓN III DE IFEMA

Uno de los objetivos fundamentales para la tramitación del presente plan especial es “Regular la posibilidad de realizar otras actividades feriales y deportivas, tanto al aire libre como dentro del recinto, de carácter singular y temporal, como por ejemplo circuitos urbanos de carreras automovilísticas” en el recinto de IFEMA. En este sentido, cabe destacar que la información que tenemos respecto al trazado previsto para el circuito afecta no solo al APE.21.10 sino también al APE.16.11-RP (PE.16.334). Esta parcela fue objeto de un Plan Especial previo para la ordenación pormenorizada de la ampliación de los Recintos Feriales en la parcela calificada como “Red General de Equipamiento Social. Recinto Ferial” dentro del Plan Parcial APE.16.11 Ciudad Aeroportuaria - Parque de Valdebebas, y, teniendo en cuenta las necesidades de ampliación de IFEMA. Sin embargo, en ese plan no quedaba reflejada la posibilidad para realizar actividades deportivas ni cualquier otra distinta a las actividades feriales y los eventos al aire libre vinculados al uso ferial. En este sentido, el Plan Especial que se pretende aprobar no incluiría el conjunto del ámbito afectado por el trazado del circuito previsto o, al menos, del publicado en prensa tras el anuncio del gobierno municipal. En este sentido, se solicita que se replantee el Plan Especial para incorporar este ámbito para una tramitación de forma conjunta.

En este punto hay que remarcar que la propia concepción de la ampliación de los recintos feriales se ve condicionada por el trazado previsto para el circuito, las gradas y las *fan zones*, razón por la cual



resultaría adecuado revisar y coordinar el Plan Especial de este ámbito con el considerado en el Plan Especial que se somete a información pública.

ALEGACIÓN 3. SOBRE LA DELIMITACIÓN DEL ÁMBITO CON TERRENOS EXTERIORES AL APE.21.10 RECINTO FERIAL Y PERTENECIENTES AL API.21.06 CAMPO DE LAS NACIONES

Según los antecedentes urbanísticos del presente *“Plan Especial de Definición de Redes en el APE.21.10. “Parque Ferial Juan Carlos I” y su entorno”*, el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid recogió el PAU 1 “Olivar de la Hinojosa” del anterior Plan General de 1985 y su Plan Parcial de desarrollo, como Área de Planeamiento Incorporado API.21.06 “Campo de las Naciones”. Dicha MPG de 2005 estableció las condiciones de ordenación específicas para el recinto Ferial, que dieron lugar al Área de Planeamiento Específico (APE) 21.10 “Parque Ferial Juan Carlos I,” hoy vigente.

Según se define en la delimitación del ámbito, éste se encuentra ubicado en el distrito de Barajas, en el espacio delimitado por la carretera M-11, el Parque Juan Carlos I, la Avenida del Partenón y los terrenos del ferrocarril situados al oeste en paralelo a la M40, y está conformado espacialmente por el APE.21.10 “Parque Ferial Juan Carlos I” y el viario y la Zona Verde Básica que se encuentran entre este ámbito y el Sistema General ferroviario, ubicado al oeste del APE.21.10. La superficie de suelo del ámbito objeto de ordenación en el PE es de 1.157.735 m². El conjunto del ámbito se divide en dos zonas claramente diferenciadas: el ámbito del APE 21.10 “Parque Ferial Juan Carlos I”, la calle Ribera del Sena, y el espacio público existente entre la calle Ribera del Sena y el dominio público ferroviario. Ante lo anterior, no existe una justificación expresa y adecuada por la que el Plan Especial no se circunscriba solo a la delimitación del recinto ferial, que manifiesta que el trazado de la Vía Pecuaria Vereda de Leñeros es incompatible con la celebración de los eventos deportivos a realizar. De lo contrario, la incorporación de terrenos exteriores al IFEMA y el ajuste de las calificaciones pormenorizadas que se producen sobre esas redes ajenas al ámbito de ordenación produce una delimitación arbitraria.

Por otro lado, es un objetivo de la ordenación propuesta “recoger en un único documento las actuaciones realizadas en el recinto desde el año 1991 hasta la actualidad, incluyendo las propuestas que son objeto del PE en tramitación, con sus condiciones de ordenación y de regulación.” Sin embargo, no hay mención expresa a que las redes exteriores al APE 21.10 “Parque Ferial Juan Carlos I”, empleadas para ubicar el nuevo trazado de la Vía Pecuaria Vereda de Leñeros pertenecen al API.21.06 “Campo de las Naciones” y de la consiguiente necesidad de incorporar adecuadamente los cambios realizados sobre las redes exteriores con el consiguiente proyecto de deslinde la vía pecuaria.

ALEGACIONES EN MATERIA URBANÍSTICA

ALEGACIÓN 4. SOBRE LA DEFINICIÓN DE UN NUEVO TRAZADO PARA LA VÍA PECUARIA VEREDA DE LEÑEROS

El Plan Especial de Definición de Redes en el APE 21.10 "PARQUE FERIAL JUAN CARLOS I y su entorno" señala entre sus objetivos de la "ordenación el de adaptar las calificaciones de las superficies de suelo de redes públicas del Recinto Ferial y su entorno, para dar cabida al traslado de la Vía Pecuaria “Vereda de los Leñeros” **requerido** por la Comunidad de Madrid".

Para esta vía pecuaria ya existía una propuesta de trazado informada favorablemente por la Dirección General de Agricultura y Servicio de Desarrollo Rural en la Modificación Puntual del PGOUM97 en el recinto del parque ferial Juan Carlos I de API 21.06 "Campo de las Naciones", aprobada en 2005. Dicho trazado, que discurría por el perímetro del recinto ferial, no llegó a ejecutarse según la documentación del PE "por las grandes dificultades que presentaba para su realización".



El Documento Ambiental Estratégico aportado justifica además que el trazado anterior presenta grandes dificultades para su ejecución, pues la realidad física del recorrido no cumple con los objetivos prioritarios de la Comunidad de Madrid en materia de Vías Pecuarias para la recuperación de su integridad física para permitir el tránsito del ganado y revitalizar el uso de la Red como soporte para el desarrollo de actividades compatibles y complementarias.

Ante lo anterior cabe señalar ciertas consideraciones. El futuro proyecto de la F1 planteado al interior del recinto del IFEMA no sería compatible con el mantenimiento del trazado actual de la vía pecuaria. Ante esa afectación que haría inviable la posibilidad de realización del evento deportivo, se formula ahora un trazado alternativo en base a la constatación física de la imposibilidad de lograr la viabilidad sobre el trazado actual veinte años después de que el anterior trazado resultase inoperativo y sin que se encuentre existencia del requerimiento autonómico en la formulación del Plan Especial.

Para la definición del nuevo trazado se recurre a suelos auxiliares de redes públicas exteriores al APE.21.10 RECINTO FERIALES pertenecientes al API.21.06 CAMPO DE LAS NACIONES, que aunque no conlleven ajustes de titularidad por tratarse de suelos públicos, afectan, en su consiguiente Proyecto de Deslinde y ajuste de calificaciones pormenorizadas, a otro planeamiento conexo cuya documentación no queda refundida en el actual planteamiento de *Plan Especial de Definición de Redes en el APE 21.10 "PARQUE FERIALES JUAN CARLOS I" y su entorno*.

Así, la modificación del trazado de la vía pecuaria Vereda de Leñeros es una condición necesaria para adaptarlo a los requerimientos del circuito, lo que resulta en un trazado permanente y, por tanto, en un efecto no temporal de la implantación del uso deportivo. Dado el carácter permanente de esta afección, se entiende que el circuito de Fórmula 1 tiene un efecto permanente que debe ser sometido a tramitación ambiental ordinaria.

ALEGACIÓN 5. SOBRE LA INVIABILIDAD DE LA FLEXIBILIZACIÓN DE LOS USOS PORMENORIZADOS EN LA ZONA AJARDINADA (LA) Y EN LA RED VIARIA (RS)

Entre otros objetivos, es una finalidad de este Plan Especial "regular la posibilidad de emplear estas redes públicas para acoger eventos deportivos de naturaleza singular al aire libre y de carácter temporal, como circuitos de carreras automovilísticas o similares" para lo cual "se aprovecha la redacción del Plan Especial para acometer dentro del Recinto Ferial el reajuste de la zonificación interna para facilitar, entre otras cosas, la implantación del circuito y para flexibilizar el uso de los espacios libres del recinto, ampliando, por un lado, las potenciales áreas de movimiento de la edificación y aclarando, por otro, su relación con los viarios y espacios libres interiores". Esto último se operacionaliza mediante la creación de un nuevo uso pormenorizado, una subzonificación (LA-RS) que no existía en la normativa urbanística anterior que apuesta por flexibilizar el uso de la zona ajardinada con la ocasión de la celebración de eventos.

La normativa urbanística de la MPG de 2005 que dio lugar al Área de Planeamiento Específico (APE) 21.10 "Parque Ferial Juan Carlos I, consideraba, en su artículo 3.6 de Régimen de los usos, que la calificación de Servicio Público Espacio Libre Ajardinado tenía vocación de tener las mismas características que las Zonas Verdes comunes: "se entiende como tal los terrenos que tienen las mismas características que las Zonas Verdes comunes pero cuyas plantaciones, instalaciones y usos están especialmente encaminados a acompañar las actividades y el ocio complementarios de la actividad Ferial prevista en el área y cuyo régimen de utilización y conservación se establece por la institución titular o concesionaria de los terrenos".

El documento de refundición APE M 21.10 "PARQUE FERIALES JUAN CARLOS I" establece una nueva pormenorización de Espacio Libre Ajardinado compatible con Red viaria (LA/RS) entendiéndose "como tal los terrenos situados al norte del ámbito y en la esquina suroeste del mismo, que pueden ser necesarios para el trazado de un circuito de carreras automovilísticas como la Fórmula 1 u otros eventos al aire libre que requieran de su posible utilización temporal, por lo que el



ajardinamiento en las zonas destinadas a dicho circuito se realizará de tal forma que no se utilice arbolado y que las plantaciones puedan ser trasladables mediante elementos como macetones, jardineras, etc. con objeto de que durante la celebración de las carreras pueda dejarse el espacio libre de obstáculos. En cualquier caso, al menos una superficie del 40% de estos terrenos, sí deberá estar ajardinada”.

Ahora bien, teniendo en cuenta las condiciones climáticas de Madrid y que, al menos en una ocasión al año durante diez años (si no en más de una, si cualquiera de otros eventos así lo requieren) las zonas calificadas de LA-RS se destinarán a viario, resulta una quimera considerar dichas áreas como zonas verdaderamente ajardinadas debido a dos consideraciones. Existe una imprevisibilidad patente respecto de los futuros eventos para poder considerar qué zonas exactamente serán destinadas en cada ocasión a LA o RS, con sus diferentes cualificaciones, puesto que el uso como red viaria requiere a priori de adecuada pavimentación, lo cual imposibilita que el 40% pueda estar verdaderamente ajardinado durante al menos una década desde el inicio del periodo en que se celebre la competición de Fórmula 1. Esto supone un condicionamiento que no puede ser considerado temporal habida cuenta del amplio periodo en que se verá restringido el uso para cumplir con los requisitos de esta competición. Por otro lado, en ningún caso un planeamiento riguroso debería aceptar que una zona ajardinada se conforme con macetas o jardineras de temporada en un espacio de estas dimensiones.

ALEGACIÓN 6. SOBRE LA FALTA DE RIGOR EN LA DEFINICIÓN Y EL CÁLCULO DE ZONAS VERDES

Derivado de la necesidad de adaptación del recinto para acoger los nuevos usos deportivos, dice la memoria del Plan Especial en la descripción de la propuesta que “las áreas ajardinadas que actualmente conforman pequeños espacios residuales se concentran ahora para conformar áreas de mayor tamaño, lo que mejora su funcionalidad y aprovechamiento real y, con ello, la calidad ambiental del espacio público, sin que esto suponga disminuir la superficie ajardinada del entorno”.

De un parte, esta afirmación no resulta contrastada con los planos de la propuesta, pues la única zona que espacialmente aumenta su superficie ligeramente es la ubicada en el norte del recinto, gracias a la reducción métrica de la calificación dedicada con anterioridad a instalaciones. Otras zonas desaparecen o se trasladan al ámbito exterior de redes para compensar la superficie dedicada a descansadero del nuevo trazado de la Vía Pecuaria de Vereda de los Leñeros.

Por otro lado, tanto en el cuadro de superficies como en el apartado de cesiones y aprovechamiento de la memoria del Plan Especial, el redactor se esfuerza en justificar que la propuesta no implica un detrimento de espacios verdes, bien de zonas ajardinadas (LA), bien de espacios verdes (ZV). Todo ello haciendo la advertencia de que, a pesar de que no son de aplicación los estándares de cesión para otras dotaciones recogidos en la Ley 9/2001 de Suelo de la Comunidad de Madrid, los espacios libres dentro del ámbito del Recinto Ferial superan los 30 m²s/100 m²c de edificación.

Este argumento es tramposo en dos sentidos. Primero, dentro del APE.21.10 RECINTO FERIAL se produce una reducción real de 21.596 m² de zonas antes consideradas como zonas ajardinadas, 16.315 m² (LA-RS) más 5.281 m² (LA que pasa al lado exterior).

Segundo, el PE incorpora como redes exteriores una superficie preexistente (o compensada) de 243.043 m² calificada como Zona Verde (hoy VB, VS y VP). Entre ellas, el Campo de Golf Olivar de la Hinojosa, superficie que no cabe usar en ningún caso como justificación para los estándares de cesión de Redes Públicas respecto de la edificabilidad del recinto ferial (36,34 m²s/100 m²c).

Así pues, pese a los esfuerzos del Plan Especial en reafirmar el argumento de que no existe disminución de bien de zonas ajardinadas (LA), bien de espacios verdes (ZV), el planeamiento debería no distorsionar la verdadera cantidad y cómputo de estos espacios, ya en sea su condición de redes públicas como de otro tipo.



ALEGACIONES EN MATERIA DE EVALUACIÓN AMBIENTAL

ALEGACIÓN 7. NECESIDAD DE TRÁMITE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO DEL CIRCUITO DE FÓRMULA 1 EN EL API 21.06 “CAMPO DE LAS NACIONES”

En el Plan Especial, se debe indicar ya la necesidad de evaluación de impacto ambiental del proyecto que lo desarrolle, por los siguientes motivos:

1) Según el ANEXO II de la Ley 21/2013 “Proyectos sometidos a la evaluación ambiental simplificada regulada en el título II, capítulo II, sección 2”. Un proyecto de un circuito de carreras de vehículos motorizados, está incluido en el:

Grupo 9. Otros proyectos. a) Pistas permanentes de carreras y de pruebas para vehículos motorizados.

Por tanto, el proyecto debe someterse a evaluación de impacto ambiental, al menos simplificada.

En el PLAN ESPECIAL DE DEFINICIÓN DE REDES EN EL APE 21.10 “PARQUE FERIAJUAN CARLOS I” Y SU ENTORNO AVENIDA DEL PARTENÓN I. (MADRID), se indica en el apartado 2 Objeto y finalidad (pág. 6 de la Memoria) que es objeto del Plan Especial:

“Regular la posibilidad de emplear estas redes públicas para acoger eventos deportivos de naturaleza singular al aire libre y de carácter temporal, como circuitos de carreras automovilísticas o similares”.

Por tanto, pese a que la actividad como circuito sea temporal (como sucede en cualquier circuito) la infraestructura necesaria o parte de ella, será permanente, aunque albergue otros usos. Esta cuestión se ve reforzada por el hecho de la obra civil necesaria y permanente que necesita el ámbito y que no resulta menor, pues en la documentación se cita que supondrá unas obras de entre 14 y 16 meses para su correcta y completa ejecución. A esto habrá que sumarle 3 meses para el montaje y 1,5 meses para el desmontaje de los elementos temporales cada vez que se celebren las competiciones, lo que supondrá un efecto aproximadamente 5 meses al año durante una década, lo cual es un impacto difícilmente clasificable como temporal.

Los usos urbanísticos tienen los mismos efectos siendo temporales o permanentes, no existe distinción en la Ley 9/2001 de 17 de julio, del Suelo, de la Comunidad de Madrid.

Por lo que el proyecto de este circuito debería pasar al menos una evaluación de impacto ambiental simplificada (e idealmente ordinaria, entendiendo el carácter casi permanente del impacto).

2) En el Plan Especial se indica (pág. 17 de la Memoria): “De acuerdo con la ficha de condiciones de ordenación del APE 21.10, el ámbito de dicho APE tiene una superficie de 1.019.889 m²s. Sin embargo, según la cartografía municipal, el ámbito del Recinto Ferial tiene una superficie de 1.022.870 m²s”.

Lo que resultan: 101,98 y 102,28 hectáreas, respectivamente.

Según el ANEXO II de la Ley 21/2013 “Proyectos sometidos a la evaluación ambiental simplificada regulada en el título II, capítulo II, sección 2”. el proyecto del circuito se incluye en: “1) Cualquier proyecto que suponga un cambio de uso del suelo en una superficie igual o superior a 50 ha o igual o superior a 10 ha si cumple los criterios generales 1 o 2”.

Por lo que el proyecto de este circuito debería pasar al menos una evaluación de impacto ambiental simplificada (e idealmente ordinaria, entendiendo el carácter casi permanente del impacto).

3) según el artículo 7. Ámbito de aplicación de la evaluación de impacto ambiental de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental:

2. Serán objeto de una evaluación de impacto ambiental simplificada:

c) Cualquier modificación de las características de un proyecto del anexo I o del anexo II, distinta de las modificaciones descritas en el artículo 7.1.c) ya autorizados, ejecutados o en proceso de ejecución, que pueda tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente. Se entenderá que esta modificación puede tener efectos adversos significativos sobre el medio ambiente cuando suponga:

1.º Un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera.

2.º Un incremento significativo de los vertidos a cauces públicos o al litoral.

3.º Incremento significativo de la generación de residuos.



4.º Un incremento significativo en la utilización de recursos naturales.

5.º Una afección a Espacios Protegidos Red Natura 2000.

6.º Una afección significativa al patrimonio cultural.

El proyecto de construcción de IFEMA se autorizaría en su momento y según el punto anterior al tratarse de un cambio de uso de suelo de un ámbito mayor de 50 hectáreas debe pasar al menos una evaluación de impacto ambiental simplificada. Por tanto, la modificación de usos que se plantea debido a la construcción de un circuito de carreras de vehículos es una modificación de ese proyecto que supone al menos:

1.º Un incremento significativo de las emisiones a la atmósfera. Combustión motores.

3.º Incremento significativo de la generación de residuos. Por las obras y la celebración de las carreras.

4.º Un incremento significativo en la utilización de recursos naturales. Combustibles fósiles y otros.

Por lo que el proyecto de este circuito debería pasar al menos una evaluación de impacto ambiental simplificada.

4) El promotor debería realizar el trámite de evaluación de impacto ambiental del proyecto para garantizar el menor impacto ambiental y la inclusión de las medidas correctoras adecuadas.

ALEGACIÓN 8. NECESIDAD DE TRÁMITE DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA DEL PLAN ESPECIAL DE DEFINICIÓN DE REDES EN EL APE 21.10 "PARQUE FIERAL JUAN CARLOS I" Y SU ENTORNO AVENIDA DEL PARTENÓN I (MADRID)

Según lo argumentado en el punto anterior sobre la necesidad de evaluación ambiental del proyecto del circuito y a lo recogido en el artículo 6.1.a) de la ley 21/2013 de evaluación ambiental. El Plan Especial precisa de una tramitación ambiental ordinaria y no simplificada como se ha propuesto inicialmente.

Artículo 6. Ámbito de aplicación de la evaluación ambiental estratégica.

1. Serán objeto de una evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas, así como sus modificaciones, que se adopten o aprueben por una Administración pública y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Ministros o del Consejo de Gobierno de una comunidad autónoma, cuando:

a) Establezcan el marco para la futura autorización de proyectos legalmente sometidos a evaluación de impacto ambiental y se refieran a la agricultura, ganadería, silvicultura, acuicultura, pesca, energía, minería, industria, transporte, gestión de residuos, gestión de recursos hídricos, ocupación del dominio público marítimo terrestre, utilización del medio marino, telecomunicaciones, turismo, ordenación del territorio urbano y rural, o del uso del suelo.

ALEGACIÓN 9. COMPENDIO DE ALEGACIONES AL DOCUMENTO AMBIENTAL

Se realiza a continuación una serie de alegaciones al documento ambiental que se entiende que deberían ser subsanadas en relación con el cumplimiento de la legislación en materia ambiental y a la vista de los efectos ambientales previsibles.

Alegación 9.1. Análisis de alternativas

En el apartado 2.7 Análisis de alternativas no se ha tenido en cuenta alternativas al trazado del circuito de carreras planteado. Sin embargo, se trata de una actuación que se debe tener en cuenta en este análisis preceptivo según la ley 21/2013 de evaluación ambiental.

Alegación 9.2. Efectos ambientales previsibles

En el capítulo 5 Efectos ambientales previsibles, no se ha tenido en cuenta para ningún factor ambiental la implantación de un circuito de carreras de vehículos a motor. Por este motivo, no se puede considerar válido el Documento Ambiental ni los informes sectoriales a los que se hace



referencia, ya que estos impactos deben ser evaluados tanto en esta fase como en la del proyecto.

Especialmente importantes son las siguientes carencias del Documento Ambiental:

- Efectos sobre el cambio climático y la calidad del aire:

Ni en el Documento Ambiental Estratégico ni en el Documento Sectorial D1. ESTUDIO SOBRE LA CALIDAD DEL AIRE Y LA SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA EN BASE A LA ORDENANZA 4/2021, DE 30 DE MARZO, DE CALIDAD DEL AIRE Y SOSTENIBILIDAD ENERGÉTICA Y A LA LEY 7/2021, DE 20 DE MAYO, DE CAMBIO CLIMÁTICO Y TRANSICIÓN ENERGÉTICA se analiza el impacto sobre el cambio climático y la calidad del aire que pueda ser debido a la explotación de un circuito de carreras para eventos diversos.

Dado que entre los objetivos del Plan Especial está la implantación de un circuito de carreras de vehículos motorizados, estos impactos deben ser evaluados tanto en esta fase como en la de evaluación de impacto ambiental del propio proyecto del circuito por su magnitud, debiendo asimismo establecer las precisas medidas correctoras.

- Efectos sobre la contaminación acústica:

Ni en el Documento Ambiental Estratégico ni en el Documento Sectorial D4 ESTUDIO ACÚSTICO se analiza el impacto por ruido debido a la explotación de un circuito de carreras para eventos diversos.

Del mismo modo que en el apartado anterior, este impacto debe ser evaluado tanto en esta fase como en la de evaluación de impacto ambiental del propio proyecto del circuito por su magnitud y para establecer las precisas medidas correctoras.

Es importante destacar la proximidad de viviendas al ámbito, siendo esta proximidad mayor en la parte del circuito al norte de la carretera M-11, que queda de forma injustificada fuera del ámbito del Plan Especial (ver ALEGACIÓN 2), siendo esta distancia inferior a 50 m en algunos casos. Queda patente a la vista de la documentación ambiental que no se hará nada para mitigar el efecto en esta zona ni en ninguna otra a excepción de La Piovera, que es la única mencionada a pesar de ser una de las que menor impacto esperable puede tener a la vista del mapa de huella acústica que se presenta en la documentación.

- Efectos sobre el arbolado:

En la página 105 del Documento Ambiental Estratégico y en la página 8 del Documento Sectorial D10 INVENTARIO DE ARBOLADO se menciona que “la propuesta de ordenación pormenorizada puede conllevar la eliminación de pies arbóreos existentes (549 ejemplares en algunas partes del documento y 729 árboles en otras)”, lo que resulta una indefinición manifiesta que deja entrever que puede haber un importante impacto en el arbolado presente en el ámbito. Se debería resolver esta ambigüedad, aclarando si se van a talar y por lo tanto debería haber una reposición (con detalle en ese caso del número de ejemplares a reponer) o, en el caso de que se vayan a trasplantar, dónde y en qué condiciones se van a hacer los trasplantes. Es necesario hacer constar que la indefinición del ámbito en lo que ya se ha manifestado en las ALEGACIONES 2 y 3 puede suponer un impacto aún mayor al previsto que no está definido en el Documento Ambiental.

- Incremento de riesgos sobre la población y el medio ambiente:

En el Documento Ambiental Estratégico no se analiza el impacto de riesgos sobre la población y el medio ambiente debido a la explotación de un circuito de carreras para eventos diversos. Este impacto debe ser evaluado tanto en esta fase como en la de evaluación de impacto ambiental del propio proyecto del circuito por su magnitud y para establecer las precisas medidas correctoras.

En las carreras automovilísticas desgraciadamente hay explosiones, salidas de pista de los vehículos, etc. Estos incidentes y accidentes pueden poner en riesgo tanto a la población como al



medio ambiente. Por este motivo, el Documento Ambiental resulta carente de un contenido imprescindible para la implantación del uso deportivo para circuito de Fórmula 1.

- Efectos sobre la movilidad sostenible:

Ni en el Documento Ambiental Estratégico, ni en el Documento Sectorial D3 ESTUDIO DE TRÁFICO Y MOVILIDAD se analiza el impacto sobre la movilidad sostenible debido a la explotación de un circuito de carreras para eventos diversos. Este impacto debe ser evaluado tanto en esta fase como en la de evaluación de impacto ambiental del propio proyecto del circuito por su magnitud y para establecer las precisas medidas correctoras. Del mismo modo, deben preverse cuantas medidas preventivas sean necesarias para la correcta prestación de los servicios de movilidad y para garantizar el acceso a vehículos de servicios públicos y de emergencias.

Es importante destacar que en las páginas 95 y 96 de la Memoria del Plan Especial se indica algo que es de todo punto inadmisibles, pues vacía por completo de contenido la planificación ambiental del consistorio al incluir los circuitos de Fórmula 1 en el marco de la movilidad sostenible (a la vez que deja en evidencia que el avance de estrategia Madrid 360 no es un documento aprobado ni, por tanto, en vigor, al no ser siquiera mencionado en este punto):

“Esta propuesta está en línea además con las medidas que se contienen en una de las principales líneas de actuación del Plan A de Calidad del Aire y Cambio Climático de la ciudad de Madrid, de septiembre de 2017:

Línea de actuación: Movilidad más sostenible.

A. Reducción de la intensidad de tráfico privado motorizado: actuaciones sobre la red viaria y el espacio público para la promoción de los modos activos de movilidad (peatonal y ciclista) y del transporte público.

B. Medidas de fomento de tecnología de bajas emisiones:

-Impulso a la movilidad eléctrica.

-Actuaciones sobre las emisiones de flotas estratégicas (autobuses, taxis, flotas de servicios municipales) y distribución urbana de mercancías.

C. Medidas sobre vehículos privados motorizados: incentivos fiscales, restricción gradual de acceso, aparcamiento y circulación a los vehículos más contaminantes.

D. Elaboración de un plan de movilidad sostenible municipal.

E. Eventos deportivos de carácter temporal. Circuito Fórmula1.”

Igual que resulta inadmisibles que se incluya como medida de movilidad sostenible la implantación de un circuito Fórmula 1, porque de ninguna forma lo es, hay que mencionar que en el Documento Ambiental no se ha justificado mediante un estudio la repercusión sobre la movilidad sostenible derivada de la implantación y puesta en servicio del circuito.

Desde el punto de vista de la calidad del documento, basta con mencionar tres cuestiones al respecto:

En primer lugar, que no se tiene en cuenta que al final del periodo en que se celebrarán las competiciones podría estar ya en funcionamiento la ampliación de la línea 11 de Metro de Madrid hasta Valdebebas, que podría prestar servicio al circuito. De este modo, no se consideran los distintos escenarios futuros para el acceso al recinto.

En segundo lugar, se da por buena la oferta de plazas de aparcamiento (6.980 para los más de 127.000 asistentes previstos) al considerar otros eventos celebrados en IFEMA sin tener en cuenta la naturaleza especial de una competición que tiene unas características especiales que deben ser estudiadas para que se preste una oferta suficiente que suponga la menor afección posible a las vecinas y los vecinos del entorno.

En tercer y último lugar que, aunque se plantean itinerarios de acceso y salida al ámbito, estos son únicos, es decir, no existe redundancia para evitar colapsos ni dificultades para el acceso de



vehículos de servicios públicos y de emergencias. Esta circunstancia puede verse agravada por el hecho de que no se ha estudiado la intensidad del tráfico esperado en cada itinerario.

- Efectos sobre la Salud Pública:

En el Documento Ambiental Estratégico no se analiza el impacto sobre la salud pública (sanidad ambiental) debido a la explotación de un circuito de carreras para eventos diversos. Este impacto debe ser evaluado tanto en esta fase como en la de evaluación de impacto ambiental del propio proyecto del circuito por su magnitud y para establecer las precisas medidas correctoras.

Alegación 9.3. Medidas correctoras

No se incluyen en el Documento Ambiental Estratégico las medidas correctoras derivadas de la implantación y explotación de un circuito de Fórmula 1. Estas deben ser incluidas al nivel de detalle de una evaluación ambiental estratégica para su desarrollo en el estudio de impacto ambiental del proyecto o proyectos que lo desarrollen.

Alegación 9.4. Seguimiento Ambiental

No se incluye en el Documento Ambiental Estratégico el seguimiento ambiental derivado de la implantación y explotación de un circuito de Fórmula 1. Este extremo debe ser incluido al nivel de detalle de una evaluación ambiental estratégica para su desarrollo en el estudio de impacto ambiental del proyecto o proyectos que lo desarrollen.

ALEGACIONES EN MATERIA DE SALUD PÚBLICA

ALEGACIÓN 10. SOBRE EL IMPACTO SOBRE LA SALUD DE LAS PERSONAS DERIVADO DE LA CELEBRACIÓN DE GRANDES PREMIOS DE FÓRMULA 1

La duración estimada de las obras será de entre 14 y 16 meses para la ejecución de la obra civil. Asimismo, en cada celebración de las carreras de Fórmula 1 previstas serán necesarios 3 meses para el montaje y 1,5 meses para el desmontaje de los elementos temporales. Esto supone un impacto acústico y de contaminación durante 5 meses al año durante una década.

Los coches de Fórmula 1 emiten monóxido y dióxido de carbono, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre fruto de la combustión, así como partículas tanto de la combustión como de la rodadura de los neumáticos. A esto hay que sumar todos los contaminantes emitidos por la labor logística que rodea a estas competiciones. Estos contaminantes tienen efectos negativos en la salud de la población y ha sido necesario un gran esfuerzo durante muchos años para mejorar la calidad del aire de la ciudad. Este esfuerzo no debería tirarse por tierra situando el circuito en el interior de la propia ciudad y suponiendo con ello un empeoramiento de la calidad del aire durante cinco meses al año y muy particularmente durante la semana en que se celebren las carreras.

Además de la contaminación química, la contaminación acústica tiene unas repercusiones negativas sobre la salud de las personas que va mucho más allá de las simples molestias, teniendo un impacto sobre la salud similar al de la contaminación atmosférica.

Los especialistas en audición de la Sociedad Española de Otorrinolaringología y Cirugía de Cabeza y Cuello sitúan en 85 dBA el volumen que genera riesgos para nuestra audición. Por tener un orden de magnitud, un coche de Fórmula 1 emite un volumen de 140 dBA, un nivel que supera el umbral del dolor y que puede suponer una pérdida auditiva inmediata, así como partos prematuros, ingresos hospitalarios urgentes debidos a enfermedades crónicas previas, enfermedades mentales y neurodegenerativas, trastornos del sueño y metabólicos e incluso muertes prematuras.

Por todos estos motivos, es necesario incidir en que no resulta pertinente llevar a cabo una actividad tan lesiva en el entorno de espacios residenciales durante cinco meses al año durante una década, con el perjuicio que esto supone en términos de salud pública.



CONSIDERACIÓN FINAL

Todo lo cual les remitimos este documento de alegaciones para que sean tenidas en cuenta en el procedimiento de información pública para la APROBACIÓN INICIAL DEL “PLAN ESPECIAL DE DEFINICIÓN DE REDES EN EL APE 21.10. “PARQUE FERIAL JUAN CARLOS I Y SU ENTORNO” SITUADO EN LA AVENIDA DEL PARTENÓN, 5. DISTRITO DE BARAJAS, con el objeto de que se retire el expediente habida cuenta de la falta de coordinación con el resto de los ámbitos, la falta de una tramitación ambiental suficiente y los potenciales efectos negativos de la implantación del circuito de Fórmula 1 que se pretende construir y explotar dentro de la ciudad de Madrid.

En Madrid, a 29 de julio de 2024.

**MAESTRE
FERNANDEZ
RITA -
05301912K**

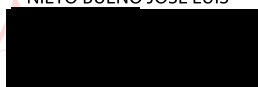
Firmado digitalmente
por MAESTRE
FERNANDEZ RITA -



D^a. Rita Maestre Fernández
Portavoz del Grupo Municipal Más Madrid

**NIETO BUENO
JOSE LUIS -
50157559X**

Firmado digitalmente por
NIETO BUENO JOSE LUIS -



D. José Luis Bueno Nieto
Portavoz de la Comisión de Urbanismo, Medio
Ambiente y Movilidad