



DOCUMENTO III

ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE



ÍNDICE

1. Información urbanística. Comunidad Autónoma y Ayuntamientos.....	1
1.1. Información urbanística.....	2
1.1.1. Normativa Territorial.....	2
1.1.1.1. Normativa Estatal. La Ley del Suelo.....	2
1.1.1.2. Normativa Autonómica.....	3
1.1.2. Planeamiento vigente.....	4
1.1.2.1. Escala Regional. Plan Regional de Estrategia Territorial (PRET).....	4
1.1.2.2. Escala Municipal.....	7
1.2. Conclusiones.....	9
2. Planes de infraestructuras del Estado, Comunidad Autónoma y Municipios.....	11
2.1. Actuaciones previstas por el Estado.....	12
2.2. Actuaciones previstas por la Comunidad Autónoma de Madrid.....	12
2.3. Actuaciones previstas por el Municipio de Madrid.....	13
2.4. Conclusiones.....	14
3. Áreas de afección por Servidumbres Aeronáuticas.....	15
3.1. Antecedentes y Base legal.....	16
3.2. Servidumbres aeronáuticas del desarrollo previsto del aeropuerto.....	16
4. Análisis medioambiental: Evaluación de afecciones y medidas correctoras propuestas	17
4.1. Introducción: Marco Territorial.....	18
4.2. Localización. Principales rangos ambientales.....	20
4.3. Características Físicas.....	20
4.3.1. Geología.....	20
4.3.2. Relieve.....	21
4.3.3. Hidrografía.....	22
4.3.4. Vegetación.....	22
4.3.5. Fauna.....	25
4.4. Impacto acústico.....	26
4.4.1. Afección en el Escenario Actual.....	26
4.4.2. Afección en el Desarrollo Previsible.....	26
4.4.3. Máxima Afección.....	27
4.4.4. Conclusiones.....	28
4.5. Valoración ambiental.....	29
5. Sistema General Aeroportuario. Necesidades de terreno.....	30
6. Áreas de Coordinación	32



1. INFORMACIÓN URBANÍSTICA. COMUNIDAD AUTÓNOMA Y AYUNTAMIENTOS



1.1. INFORMACIÓN URBANÍSTICA

1.1.1. Normativa Territorial.

Los aeropuertos poseen una normativa territorial que les permite su integración en el territorio. Se trata del Real Decreto 2591/1998 del 4 de Diciembre, sobre Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio; en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de Diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en el que se establece la necesidad de que el aeropuerto y su zona de servicio sean ordenados mediante un instrumento de planificación de naturaleza estrictamente aeroportuaria denominado Plan Director.

En el contenido del Real Decreto se definen los procedimientos para la inserción del aeropuerto en el marco legal urbanístico, teniendo en cuenta la superposición del concepto de ocupación territorial con el dominio eminente del Estado sobre un espacio no territorial, como es el espacio aéreo, íntimamente vinculado a la funcionalidad del sistema.

Para lo cual, en dicho decreto se establece que los aeropuertos de interés general y su zona de servicio sean calificados como sistema general aeroportuario en los planes generales o instrumentos equivalentes de ordenación urbana, los cuales no podrán incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre los aeropuertos de interés general. Este sistema general se habrá de desarrollar por medio de un plan especial o instrumento equivalente.

Por otra parte, dado su carácter de centro de comunicaciones e intercambiador con gran consumo de espacio y siendo a la vez un elemento importante de la estructura territorial, El Sistema General Aeroportuario, cuya competencia reside en la Administración General del Estado, está sujeto a la normativa de otros niveles de la Administración: La planificación Regional u Ordenación del Territorio de la Administración autonómica, y el Planeamiento Urbanístico Municipal contemplado en la Ley del Suelo.

1.1.1.1. Normativa Estatal. La Ley del Suelo.

La primera Ley del suelo de ámbito estatal, promulgada en 1956, en su artículo 3, reconoce la importancia de los aeropuertos como elementos constitutivos de la estructura urbana, determinando su inclusión en los Planes Generales de ámbito municipal.

Posteriormente, la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (Texto refundido RD 1.346 de 1976), en su artículo 8, define la figura de los Planes Directores Territoriales de Coordinación como instrumento de planificación regional, especificando que dichos planes contendrán el señalamiento y localización de las infraestructuras básicas relativas a las comunicaciones terrestres, marítimas y aéreas, señalando posteriormente en su artículo 9, que las acciones previstas en los mismos, serán llevadas a cabo, por cada uno de los Departamentos Ministeriales afectados en las materias de sus respectivas competencias.

La Ley 8/ 1990 de 25 de Julio sobre Reforma del Régimen Urbanístico y Valoraciones del Suelo, y el Texto Refundido contenido en el RD1/1992 de 26 de Junio como Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, mantiene en el artículo 84 el papel de los Planes Especiales como instrumento de desarrollo de las previsiones contenidas en los Planes Territoriales y sin necesidad de aprobación previa del Plan General, especificando en su apartado 1.a) la finalidad de desarrollo de las infraestructuras básicas relativas a las comunicaciones terrestres, marítimas y aéreas.



En el supuesto de que exista Plan General de Ordenación, la Ley ha previsto la formulación de Planes Especiales para el desarrollo del sistema general de comunicaciones y su zona de protección, pudiendo formularse los mismos para este fin, incluso en ausencia de Plan Territorial o Plan General, siempre que no sea precisa, la previa definición de un modelo territorial.

Complementariamente, el artículo 17, habla de los Planes Especiales de alcance sectorial, que tienen por objeto desarrollar las previsiones contenidas tanto en los Planes Directores Territoriales, exista o no Plan General, como en los Planes Generales Municipales. En el apartado 2 de este artículo, se especifica la posibilidad de redacción de Planes Especiales para la ejecución directa de las obras correspondientes a las infraestructuras del territorio, especificando las relativas a las comunicaciones terrestres, marítimas y aéreas.

A partir de la sentencia del Tribunal Constitucional del 20 de marzo de 1997, declarando nulos la mayor parte del Texto Refundido de 1992 de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, entre ellos los artículos 84 y 9.2 antes citados, debido no a su contenido concreto sino a que el Estado no tiene competencia para legislar en materia urbanística, al estar ésta transferida a las Comunidades Autónomas, se crea una situación de incertidumbre legal.

El marco jurídico quedó transitoriamente restablecido por medio de la Ley del Suelo de 1976, que recuperó su total vigencia, junto con la Legislación de esta naturaleza propia de cada Comunidad Autónoma; teniendo en cuenta que aquellos artículos de las leyes autonómicas, en que se hace referencia explícita a la Ley del 92, participan de la misma nulidad de aquél.

Con la aparición de la Ley 6/1998 de 13 de abril, sobre régimen de suelo y valoraciones, queda completado en líneas generales el marco legislativo en esta materia.

La nueva ley en su disposición derogatoria única declara derogado el Real Decreto Legislativo 1/1992 de 26 de junio que aprobó el texto refundido de la Ley sobre Régimen de Suelo y Ordenación Urbana a excepción de una serie de artículos entre los que no figuran el artículo 9.2 referido a la clasificación del suelo, que por tanto, queda derogado.

El nuevo texto no contiene disposiciones en materia urbanística, estando vigente en este aspecto la Ley del Suelo de 1976 y la Legislación Autonómica correspondiente.

En cualquier caso, a través de los textos anteriormente citados, queda clara la voluntad del legislador de proporcionar un instrumento de planeamiento para la ordenación de los Sistemas Generales Aeroportuarios, como elementos fundamentales de la estructura del territorio y como piezas del sistema general de comunicaciones ya sea como desarrollo de un Plan Territorial, de un Plan General o en ausencia de los mismos pero sin sustituir en ningún caso al planeamiento territorial, que constituye el único instrumento de ordenación integral y de clasificación del suelo.

1.1.1.2. Normativa Autonómica.

A partir de la Constitución de 1978, en cuyo artículo 148.1.3º se establece que las Comunidades Autónomas pueden asumir competencias en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, la práctica totalidad de las Comunidades Autónomas, ha mantenido un constante proceso legislativo en esas materias, por lo que en estos momentos existe una gran variedad de figuras e instrumentos de planeamiento territorial en todo el país.

Teniendo en cuenta que la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local 7/1985 de 9 de abril otorgó a los municipios la competencia exclusiva en materia de urbanismo, las Comunidades Autónomas se han centrado en la escala supramunicipal: planeamiento regional y ordenación del territorio.



Madrid cuya Comunidad ha asumido las competencias exclusivas en esta materia en su estatuto de autonomía de 1983, el proceso legislador se inicia a partir de la Ley de 30 de mayo de 1984 de Ordenación Territorial, la cual estableció la figura de las Directrices de Ordenación del Territorio como alternativa a los Planes Directores Territoriales de Coordinación de la Ley del Suelo de 1976.

En 1988, la Consejería de Política Territorial, hoy Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transporte) de la CAM, que reunía también las competencias en materia de transporte e infraestructuras, creó la figura de las estrategias Territoriales de Ámbito Subregional que circunscritas a espacios concretos del territorio se orientaban a realizar actuaciones mediante grandes Proyectos de Desarrollo Regional como el PAU del Arroyo Culebro, el Parque Empresarial de Las Rozas, el CITI-PAL de Coslada, etc.

Por último, la Ley 9/1.995 de 28 de Marzo, de Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo contiene una serie de conceptos fundamentales de planeamiento regional de especial interés desde el punto de vista del ordenamiento urbanístico del Sistema General Aeroportuario.

Esta ley crea un marco general para la organización espacial de las actividades de la región, el denominado Plan Regional de Estrategia Territorial (PRET), en el que se establece el diagnóstico de los problemas y de las oportunidades para la región madrileña.

1.1.2. Planeamiento vigente.

Durante la década de los ochenta, a partir de la aprobación del Estatuto de Autonomía se intensifica la actividad planificadora en la región madrileña, tanto a escala regional como municipal. En este apartado se analiza brevemente la situación urbanística en los distintos ámbitos de afección del Sistema General Aeroportuario de Madrid Cuatro Vientos. En primer lugar se analiza el planeamiento regional y a continuación el planeamiento municipal. Distinguiendo dentro de éste, entre los municipios con afección directa por ocupación de suelo, y los que sin ser objeto de ocupación de suelo por el aeropuerto está afectados por sus impactos medioambientales y servidumbres aeronáuticas.

1.1.2.1. Escala Regional. Plan Regional de Estrategia Territorial (PRET).

A partir de la Ley 9/1995, la Consejería de Política Territorial elaboró un primer documento preparatorio de las Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial con el objeto principal de formular la estrategia general de organización del territorio, además de la coordinación del planeamiento municipal y de los planes sectoriales.

A éste le siguió el Documento de Bases del Plan Estratégico Territorial aprobado el 20 de junio de 1996 de la nueva Dirección General de Urbanismo y Planificación Regional de la actual Consejería de Obras Públicas Urbanismo y Transportes.

En este nuevo documento el esquema clásico de estructura radiocéntrica del planeamiento regional es sustituido por una potente estructura en malla, basado en las Unidades de Desarrollo Equilibrado (UDE); introduciendo a su vez, el concepto de planeamiento estratégico y territorial.

El plan define un proyecto territorial de desarrollo sostenible con unas líneas de actuación para la consecución de un nuevo equilibrio ambiental, la vertebración territorial, la mejora de la habitabilidad y el desarrollo de las infraestructuras de comunicación, tecnológicas, científicas y culturales de la región.

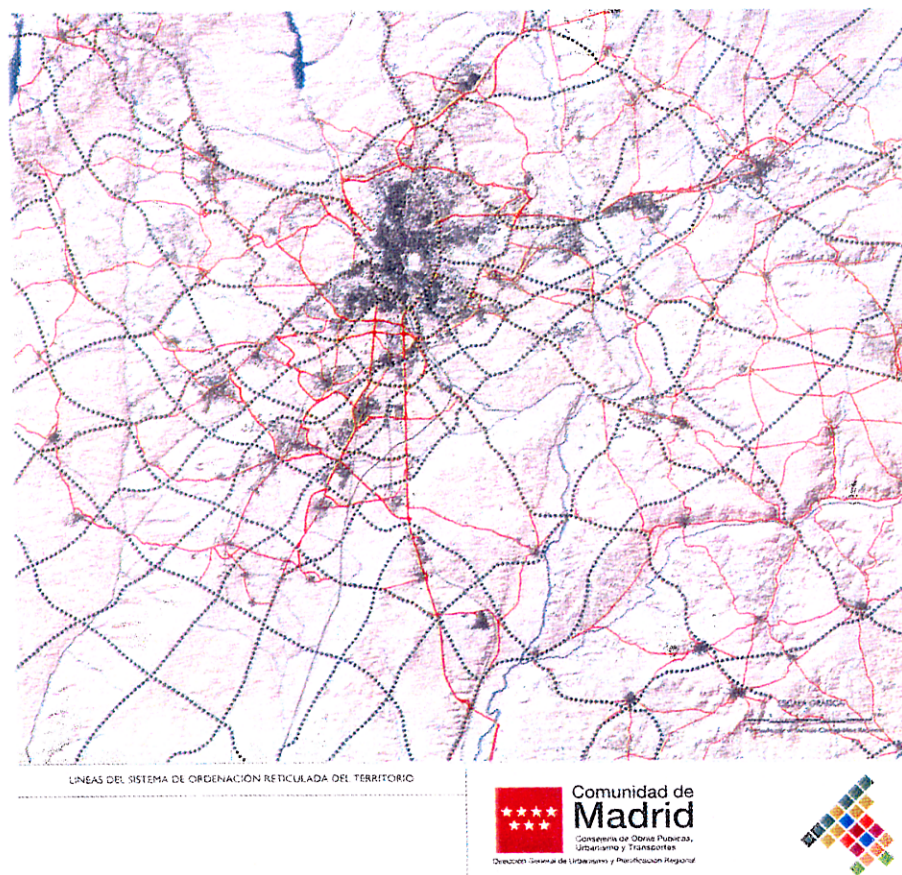


Con el fin de organizar la acción conjunta de las administraciones que actúan sobre el territorio se crea una Comisión de Concertación de la Acción Territorial; articulando y concertando dichas acciones por medio de los Programas de Coordinación.

Las grandes líneas de estrategia territorial vienen definidas por las Actuaciones de Interés Regional, que están constituidas por Zonas de Interés Regional (ZIR) de actuación inmediata o diferida, o bien, por Proyectos de Alcance Regional. Las primeras tienen por objeto constituir áreas para operaciones urbanísticas complejas de valor estratégico, mientras que el objeto de los Proyectos de Alcance Regional es la ejecución inmediata de infraestructuras e instalaciones de interés regional.

Entre los veinticuatro objetivos básicos para el desarrollo del modelo territorial, el nº 4 propone "Articular el vector logístico M-45 que conecte las zonas industriales del Sur y Suroeste con Barajas, el Corredor del Henares y las instalaciones de mercancías de Vicalvaro, Coslada y Barajas".

Ilustración 1.1.- Líneas del sistema reticulado del territorio



Fuente: PRET.

Se trata de potenciar la formación de un eje exterior al consolidado urbano de Madrid, paralelo a las líneas de fuerza de la retícula regional que, en sentido Noreste-Suroeste garantice las relaciones del Corredor Este-Sur sin mantenerlas condicionadas a su paso por el espacio central metropolitano.

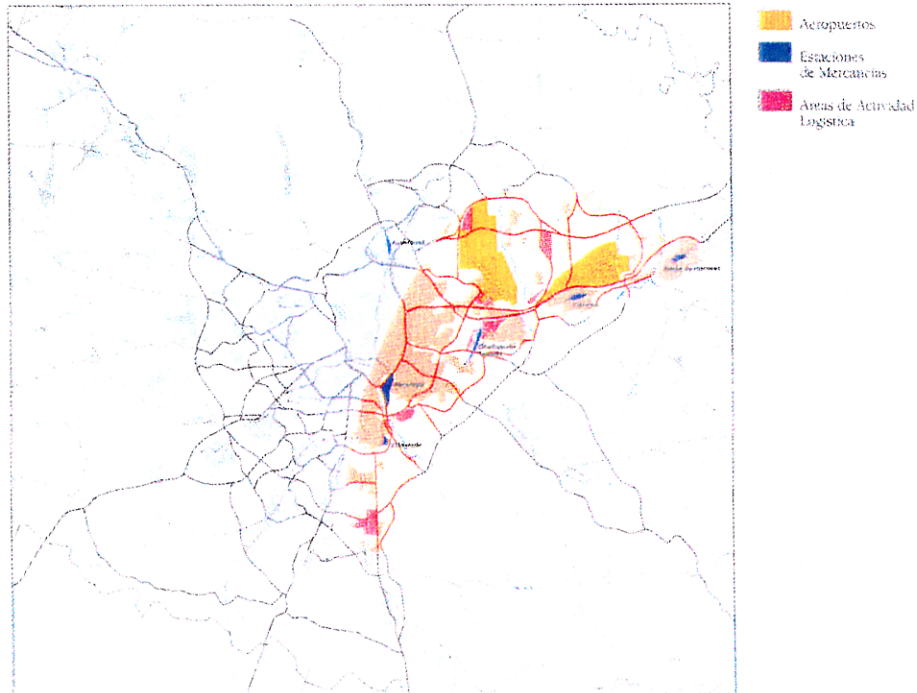
La conformación y consolidación de este eje como un arco logístico que se apoya en operaciones como el CITI-Pal y el Puerto Seco de Coslada, el CTM de Getafe, las zonas de almacenaje de Valdemoro sobre la N-IV y Mercamadrid, así como en los crecimientos previstos y destinados a



conformar la nueva Centralidad del Este en el borde urbano de Madrid (Vicálvaro y Vallecas), y las conexiones que de ellas se deriven.

Ilustración 1.2.- Arco logístico del sureste

El Arco Logístico del Sureste



Fuente: PRET.

Por otra parte, la Comunidad de Madrid ha iniciado un proceso de ampliación y mejora de las infraestructuras en el Sur y más concretamente Suroeste de la gran urbe, lo cual puede beneficiar de alguna manera al Aeropuerto de Cuatro Vientos, en la medida que lo "acerca" a un mayor número de ciudadanos. La construcción del Metrosur y su comunicación, mediante la línea 10 de Metro y las líneas que sirven al Sur de Cercanías, con la capital, crea una línea de comunicación directa.

Respecto al Aeropuerto de Cuatro Vientos, el PRET no se pronuncia expresamente, simplemente hace mención al conjunto del Sistema Aeroportuario de Madrid, donde se pronuncia sobre la posibilidad de trasladar el Aeropuerto de Madrid Barajas a Campo Real y de reconvertir el Aeropuerto de Torrejón en un aeropuerto de carga.



1.1.2.2. Escala Municipal.

En el análisis del planeamiento municipal se ha diferenciado entre los municipios con afección directa por ocupación de suelo, y los que sin ser objeto de ocupación de suelo por el aeropuerto están afectados por sus impactos medioambientales y servidumbres aeronáuticas.

En este apartado se analiza el planeamiento actualmente vigente publicado por la Comunidad de Madrid en mayo de 1998 como "Documento de Planeamiento Urbanístico y Planificación Regional". No obstante, debido al dinamismo y fluidez que caracteriza el proceso del desarrollo urbanístico de la región, el planeamiento municipal está en constante transformación, en consecuencia, es necesario tener en cuenta el planeamiento aprobado a partir de la fecha de publicación de dicho documento, y el planeamiento actualmente en revisión.

1.1.2.2.1 Municipios Afectados con Ocupación de Suelo.

El Aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos está situado exclusivamente en terrenos pertenecientes al Término Municipal de Madrid. El planeamiento de este municipio está recogido en el plano 6.1, planeamiento vigente perteneciente en el entorno del aeropuerto.

- Término Municipal de Madrid.

El planeamiento vigente se redactó mediante la figura Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), aprobado el 17 de abril de 1997, y publicado en el BOCM el 19 de Abril de 1997 y que posteriormente fue modificada según la orden 20 de enero de 1998 que se publicó en el BOCM el 10 de febrero de 1998. El ámbito del aeropuerto aparece en las fichas de desarrollo del planeamiento como un Ámbito de Ordenación Especial (AOE.00.06), a desarrollar con un Plan Especial y con la clasificación de Suelo No Urbanizable común sometido a las condiciones de relación con el Sistema Aeroportuario. La situación de los suelos circundantes se describe a continuación:

Al Norte y al Oeste del aeropuerto, junto al término municipal de Alcorcón pero antes de atravesar la N-V, aparece un ámbito de Suelo Urbano calificado con la norma 3.1.a que pertenece a Defensa, donde se encuentran la Maestranza Aérea de Cuatro Vientos (al Norte) y el Club Deportivo Barberán, la Escuela de Transmisiones del Ejército del Aire y el Museo de Aeronáutica y Astronáutica (todos ellos al Oeste).

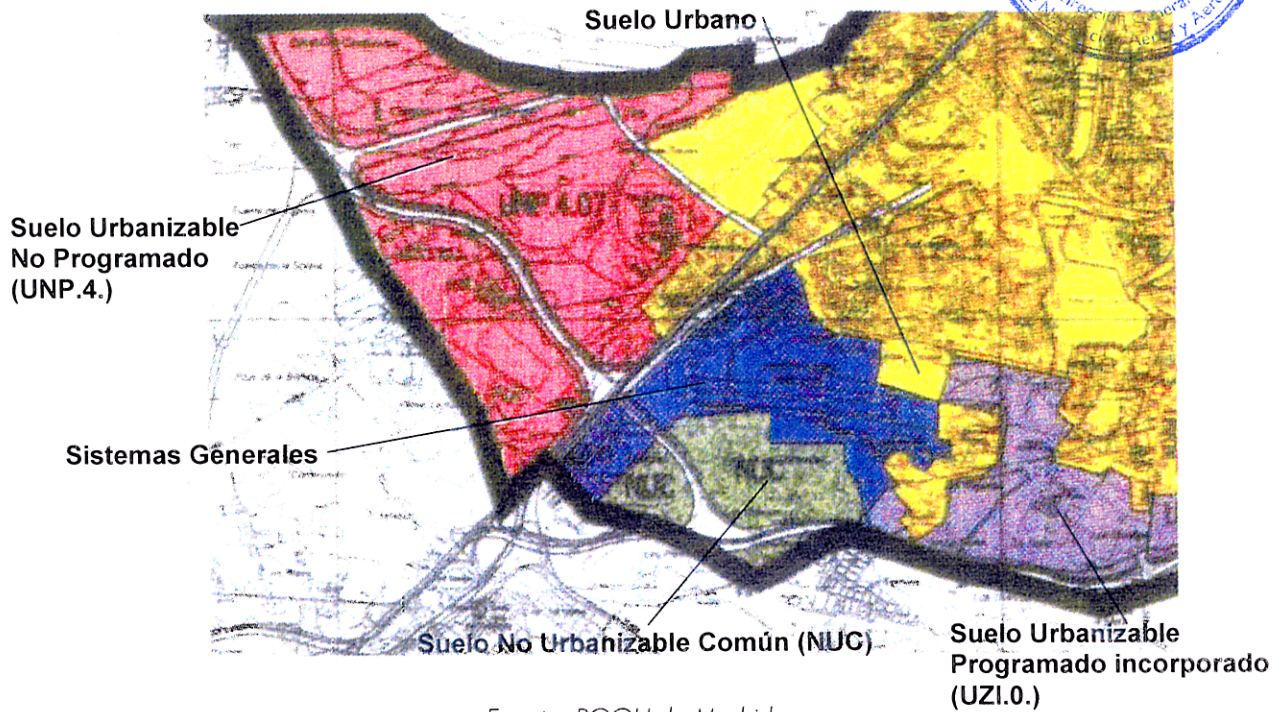
Al Sur y Suroeste del aeropuerto y limitado por la M-40 existe un área calificada como Suelo No Urbanizable común (NUC) donde se encuentra el Valle de las Mimbreras y Las Presillas.

Al Sureste del aeropuerto y separado de éste por la carretera que une la Avenida de Aviación y el barrio de La Fortuna existe un núcleo calificado como equipamiento, donde se encuentran Las Piqueras y el Hospital San José, así como una importante superficie calificada como zona verde donde se encuentra el Pinar de San José.

Por último los terrenos situados al Este se clasifican como suelo urbano al que se le aplica la Norma zonal 9.5 y donde se encuentran las industrias, Aeronáutica Industrial S.A. y Nissan. Aún más al Este y al otro lado de la carretera de La Fortunas, se encuentra en fase de desarrollo el P.A.U de Carabanchel que se asentará sobre suelo Urbano (APE 10.03) y Suelo Urbanizable Programado Incorporado (UZI 0.10).



Ilustración 1.3.- Clasificación del suelo en el entorno del Aeropuerto de Cuatro Vientos



Respecto al Suelo Urbanizable No programado en la Hoja UNP.04.07 del PGOU se indica, entre otras recomendaciones:

"Las pocas áreas arboladas de una cierta entidad existentes en la zona debería preservarse de recortes y afecciones por viarios. Tal es el casodel área deportiva "Club La Dehesa" y el bosquecillo próximo..."

y más adelante:

"...sería aconsejable eliminar las áreas para equipamiento de rango metropolitano incluidas en la ficha, y clasificar los terrenos como suelo no urbanizable. Así mismo, se tendrán en cuenta las afecciones acústicas derivadas del aeródromo de Cuatro Vientos, indicadas para el AOE.00.06 Sistema Aeroportuario de Cuatro Vientos, debiéndose atender a las condiciones de prevención acústica incluidas en el mismo."

1.1.2.2.2 Municipios Afectados sin Ocupación de Suelo.

El Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas (SGA), a pesar de no afectar con ocupación directa el territorio de los municipios, si le influye en su entorno de una manera indirecta, imponiendo limitaciones a su desarrollo urbanístico derivadas de dos tipos de factores que son, por un lado los impactos medioambientales y por otro, las servidumbres aeronáuticas.

Por lo que se refiere a los impactos medioambientales, al margen del efecto de la contaminación atmosférica o lumínica que afecta únicamente al entorno inmediato del subsistema del movimiento de aeronaves, las limitaciones al desarrollo urbanístico se deben, básicamente, a la contaminación por ruidos de las aeronaves, la cual queda definida por las curvas isofónicas denominadas "huellas sonoras".



Como consecuencia de este análisis, sus conclusiones con carácter de recomendaciones al planeamiento, deberán ser tenidas en cuenta, en la elaboración de los planes urbanísticos de los municipios afectados.

En cuanto a las servidumbres aeronáuticas, se trata de limitaciones al ejercicio del derecho a la propiedad, sin lugar a indemnización, derivadas del dominio eminente del Estado sobre el espacio aéreo y reguladas con carácter general según el Decreto 584/1972 de 24 de febrero, y por lo establecido en la normativa internacional de la OACI.

Estas limitaciones serán de obligado cumplimiento y deberán ser incorporadas con tal carácter al planeamiento territorial y urbanístico de las áreas afectadas. Tanto las huellas de ruido como las servidumbres aeronáuticas quedan descritas en los apartados correspondientes de este Plan Director. Alcorcón es el municipio afectado.

- Alcorcón.

El Termino Municipal de Alcorcón está situado al Sur y Oeste del aeropuerto. El planeamiento vigente se redactó mediante la figura de PGOU, BOCM de 13 de mayo de 1987.

En dicho plan, los terrenos adyacentes al Término Municipal de Madrid y a la N-V y que se encuentran al Sur de ella están calificados como servicios, mientras que los terrenos adyacentes al Término Municipal de Madrid y a la N-V y que se encuentran al Oeste de ésta están calificados como de interés ecológico.

Las servidumbres aeronáuticas no suponen una grave afección a ninguna de estas dos áreas anteriormente nombradas, por lo que se considera que la ampliación propuesta en el Plan Director de Cuatro Vientos se adecua a la planificación existente en Alcorcón.

Por otra parte el contorno de la huellas de ruido de 65 dB producida por las operaciones del aeropuerto no sobrepasa el Termino Municipal de Madrid.

1.2. CONCLUSIONES

La ampliación propuesta en el desarrollo previsible del Plan Director del Aeropuerto de Cuatro Vientos, se realizaría sobre los terrenos calificados como Suelo No Urbanizable Común, por lo que se considera de acuerdo con el Planeamiento vigente del Municipio de Madrid.

Por otra parte las servidumbres aeronáuticas y acústicas que se extienden hacia el Oeste del aeropuerto no se encuentran con una calificación de suelo que "choque" con su "espíritu". Sin embargo la calificación de suelo urbano y urbanizable de la parcelación existente al Este del Aeropuerto sí choca frontalmente, aunque siempre dentro de la legalidad, con la filosofía de las servidumbres, que no tienen otro objetivo, sino el desarrollo de una operación segura y que no suponga molestias a la comunidad del entorno del aeropuerto.

A pesar de ello, la ampliación prevista en el Plan Director no supone modificar la situación actual en cuanto a una disminución de la seguridad o un aumento de las molestias a los vecinos, sino que si se prosigue con el desarrollo de estas áreas urbanas y urbanizable, habrá un mayor número de personas afectadas porque son ellas las que se acercan o introducen dentro de los contornos que delimitan tanto las servidumbre aeronáuticas como las acústicas.

En el propio Plan General de Ordenación Urbana, en las hojas que hacen referencia a los Ámbitos de ordenación especiales y más concretamente en la hoja AOE.00.06 sobre el Sistema Aeroportuario de Cuatro Vientos se dice textualmente:



"...los nuevos crecimientos residenciales en las proximidades del Aeropuerto deben desaconsejarse desde criterios medioambientales entendiéndose que sería incongruente la aproximación de este uso a la fuente de emisión de ruido, aumentando el porcentaje de población de las llamadas "zonas grises" de manera contraria a los objetivos citados en el "QUINTO PROGRAMA DE POLÍTICA Y ACTUACIÓN MEDIOAMBIENTAL DE 1993, y a las actuales tendencias de reducción de ruido especificadas en el Libro Verde de la Comisión Europea sobre Política futura de lucha contra el ruido, aún cuando se pudiesen adoptar medidas en el interior de los edificios en aplicación de la NBE-CA-88..."

Por todo ello se considera que los desarrollo propuestos en el Plan Director son acordes con el Planeamiento urbano del Municipio de Madrid, siendo éste el que debería adaptarlo a la existencia del aeropuerto, como recoge su PGOU.



2. PLANES DE INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO, COMUNIDAD AUTÓNOMA Y MUNICIPIOS

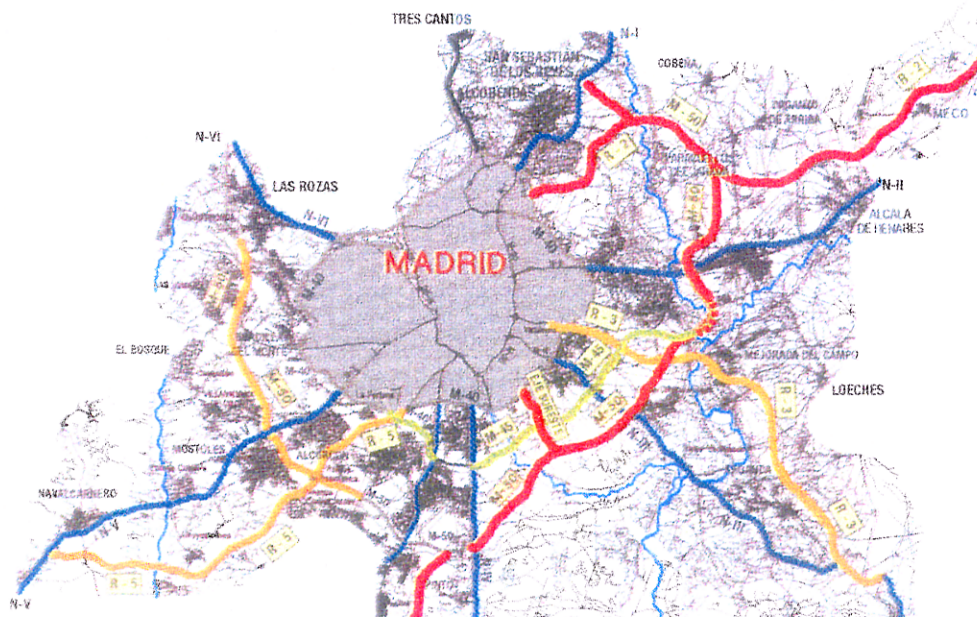


2.1. ACTUACIONES PREVISTAS POR EL ESTADO

El Aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos se encuentra ubicado en el interior del anillo de la M-40, por lo que las actuaciones de carácter general que pueda realizar el Estado, sobre todo pensando en el programa 2000-2007 para la red de gran capacidad (autovías y autopistas) no tienen un efecto significativo sobre este aeropuerto.

Sin embargo, la construcción de nuevos tramos de la M-45 y la M-50 y la realización de la autopista de peaje R-5, pueden descongestionar los accesos desde la M-40, al mismo tiempo que se disminuye el tiempo de acceso desde orígenes situados en ciudades del Sur y Suroeste de la Comunidad de Madrid, incluso de Castilla La Mancha.

Ilustración 2.1.- Planes de Infraestructuras del Estado



Fuente: Nº 72 de la revista Rutas

El 27 de mayo de 1999 el B.O.E. publicó la orden de 25 de mayo de 1999 por la que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas particulares para el concurso por procedimiento abierto de la concesión para la construcción, conservación y explotación del tramo M-40 – Navacarnero (autopista de peaje R-5) y del tramo de la M-50 entre la autopista A-6 y la carretera M-409.

La R-5 tiene su origen en la M-40, entre los puntos kilométricos 27 y 28, terminando en los alrededores del kilómetro 35 de la N-V, con un enlace al sur de Navacarnero. La construcción de la R-5 permite una mejor distribución del tráfico de entrada y salida de Madrid, descargando en un 35% el tráfico en los tramos más congestionados de la actual autovía N-V.

2.2. ACTUACIONES PREVISTAS POR LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

Las actuaciones previstas por la Comunidad Autónoma de Madrid en el entorno del Aeropuerto de Cuatro Vientos tienen como principal objetivo aumentar la red de metro a través de dos actuaciones básicas:

- por una parte la construcción del MetroSur que uniría mediante una línea circular los municipios de Alcorcón, Móstoles, Fuenlabrada, Getafe y Leganés;



- por otra parte, la ampliación de la línea 10 de Metro a través del nuevo tramo Puerta de Batán – Ondarreta.

Ilustración 2.2.- Infraestructuras planificadas



Fuente: Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid

En la ilustración se muestra el trazado del nuevo tramo de la línea 10 en las proximidades del aeropuerto.

Los beneficios para éste son prácticamente nulos, ya que la parada denominada Cuatro Vientos que sería la más próxima al aeropuerto, se encuentra sin embargo en el lado contrario a los accesos de éste, próxima a la zona militar desde donde no se puede acceder al área terminal por razones obvias. La utilización de la línea 10 como medio de acceso al aeropuerto sólo sería posible si existiese algún medio de transporte complementario (p.e. autobús) entre esta parada y el área terminal.

Otra de las actuaciones previstas, y que complementa a ésta es la construcción de unas cocheras para el Metro en el área situada al Sur del aeropuerto, entre la M-40 y éste. Dichas cocheras no se encuentran recogidas en la ilustración anterior, sin embargo en la ampliación propuesta en el Plan Director sí se han tenido en cuenta, respetando sus límites y la carretera de acceso a ellas.

2.3. ACTUACIONES PREVISTAS POR EL MUNICIPIO DE MADRID

Por su parte el Municipio de Madrid tiene recogido en su planeamiento municipal en la Hoja AOE.00.06 del Plan General de Ordenación Urbana entre las condiciones vinculantes para la ordenación del área Sistema General Aeroportuario Cuatro Vientos.



"1. Desdoblamiento de carretera de La Fortuna con acceso al Sistema General Aeroportuario mediante solución a desnivel."

Esta actuación es imprescindible para el desarrollo aeroportuario previsto en el Plan Director y daría un valor añadido de cara al Aeropuerto.

Por ello se encuentra recogida en el Plano de Desarrollo Previsible del Aeropuerto: el incremento del número de usuarios del aeropuerto en los próximos años, así como el previsible aumento de la intensidad media de vehículos por esta carretera de entrada/salida a/desde Madrid y más concretamente a/desde el proyectado P.A.U. de Carabanchel, obligan a aumentar la capacidad de este viario.

2.4. CONCLUSIONES

A la vista de las actuaciones previstas por los organismos oficiales se pueden extraer tres conclusiones básicas.

- El desarrollo previsible del Aeropuerto de Cuatro Vientos que se propone en este Plan Director no afecta a las infraestructuras previstas ni por el Estado, ni por la Comunidad de Madrid, ni por el Municipio de Madrid.
- La aportación de estas infraestructuras al Aeropuerto de Cuatro Vientos es fundamental en el caso del desdoblamiento de la carretera de La Fortuna para mejorar sustancialmente los actuales accesos del aeropuerto que son totalmente deficitarios. Las actuaciones previstas por el Estado y por la Comunidad de Madrid presentan una aportación menos tangible para el aeropuerto.



3. ÁREAS DE AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS



3.1. ANTECEDENTES Y BASE LEGAL

Las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Cuatro Vientos, actualmente en vigor, fueron establecidas por Real Decreto nº 1420/1992, de 20 de noviembre, y publicadas en el Boletín Oficial del Estado nº 300, de 15 de diciembre de 1992.

Dichas servidumbres se fijaron de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto nº 584, de 24 febrero 1972 (B.O.E. nº 69 de 21 marzo 1972), y corresponden a la configuración del campo de vuelos, con una pista de vuelo 10-28, un helipuerto militar, y a las instalaciones radioeléctricas existentes en el aeropuerto.

Por otra parte, en el Anexo 14 "Aeródromos", al Convenio de Aviación Civil Internacional, y en el Documento 8168-OPS/611, "Operación de Aeronaves", ambos editados por la Organización de Aviación Civil Internacional OACI, se resumen las normas y recomendaciones internacionales en materia de restricción de obstáculos.

Es importante mencionar que la actualización de las actuales servidumbres a unas futuras, se llevaría a cabo mediante la promulgación de nuevos Reales Decretos y a su vez se irán confeccionando los nuevos planos de servidumbres en los que se delimite el espacio aéreo necesario para garantizar la seguridad de las aeronaves con la nueva configuración del aeropuerto.

La tramitación de los nuevos Reales Decretos de Servidumbres Aeronáuticas deberá ser realizada en cada momento por la Dirección General de Aviación Civil, a la cual deberá suministrarse los datos correspondientes del campo de vuelos y de las nuevas instalaciones radioeléctricas de ayuda a la navegación aérea.

3.2. SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS DEL DESARROLLO PREVISTO DEL AEROPUERTO

En el plano nº 6.1: "Servidumbres Aeronáuticas: Actual" están recogidas las servidumbres que se encuentran en vigor en estos momentos.

Con todo ello, y considerando asimismo los criterios generales definidos en el apartado anterior y en la memoria de este Plan Director, donde se describen la nueva configuración propuesta, queda reflejado el resultado global de este análisis en el plano nº 6.2: "Servidumbres Aeronáuticas: Desarrollo Previsible". En el anexo 3 de este Plan Director se detalla cómo se han construido estas servidumbres.

En el desarrollo previsible del aeropuerto, dado que la categoría de éste es 2C, y que se trata de un aeropuerto que únicamente consta de un NDB o en el mejor de los casos de un VOR, las servidumbres que protegen la operación son bastante reducidas en comparación con otros aeropuertos, de manera que el ámbito territorial afectado por ellas tiene como envolvente la proyección del borde superior de superficie cónica.

Puede observarse en el plano nº 6.2 que el ámbito territorial afectado por las nuevas servidumbres aeronáuticas del futuro desarrollo aeroportuario se encuentra comprendido, en mayor o menor medida, dentro de los siguientes Términos Municipales: Madrid, Leganés, Alcorcón, Boadilla del Monte, Pozuelo de Alarcón.

Se debe considerar el PAU de Carabanchel como un área de especial coordinación, de manera que sus edificaciones no penetren las servidumbres existentes.



4. ANÁLISIS MEDIOAMBIENTAL: EVALUACIÓN DE AFECCIONES Y MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS



4.1. INTRODUCCIÓN: MARCO TERRITORIAL

El Aeropuerto de Madrid Cuatro Vientos tiene su emplazamiento en el extremo suroccidental del término municipal de Madrid, en contacto con los de Leganés y Alcorcón. Es decir, un área que hasta hace poco tiempo tenía un carácter de borde urbano definido por los usos característicos de este tipo de sectores, maclados con áreas de vacío urbano en las que permanecen retazos de los usos originarios, agrarios y forestales.

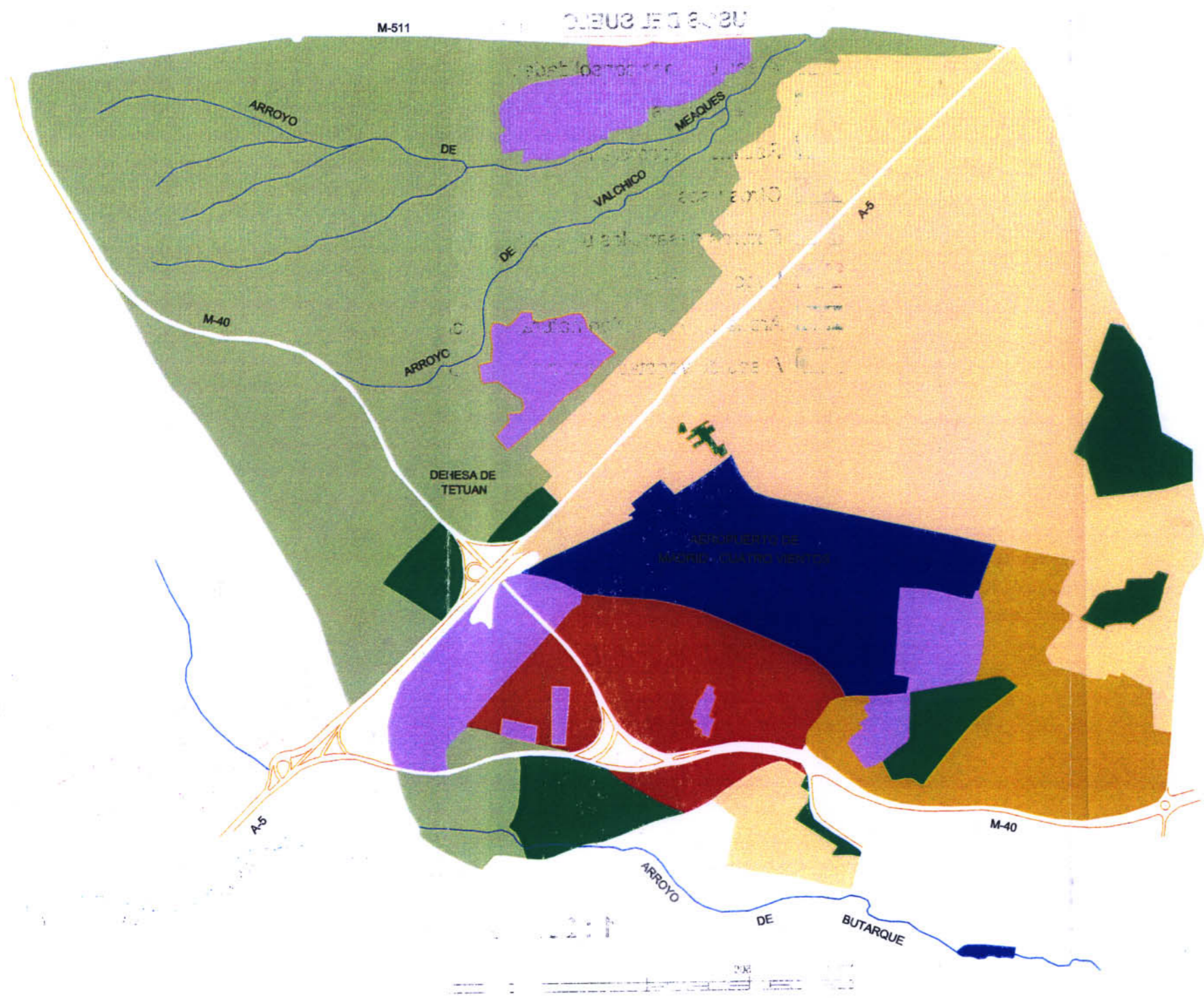
El desarrollo urbano de Madrid, avanzando desde el norte, y el de los núcleos meridionales del área metropolitana, desde el sur, han transformado cada vez más intensamente el área. Los vacíos agrarios y forestales han ido siendo progresivamente sustituidos por usos urbanos, principalmente residenciales y terciarios, además de los infraestructurales imprescindibles para su implantación y desarrollo.

El paisaje de este sector, por tanto, ofrece una imagen claramente urbana de carácter metropolitano, sobre la que todavía es fácil interpretar las transformaciones territoriales que se han ido superponiendo según avanzaban los usos urbanos de Madrid sobre el medio natural circundante de las campiñas.

Estamos por tanto, ante un territorio mayoritariamente ocupado por los usos urbanos en donde los valores ambientales no son precisamente los protagonistas del paisaje.

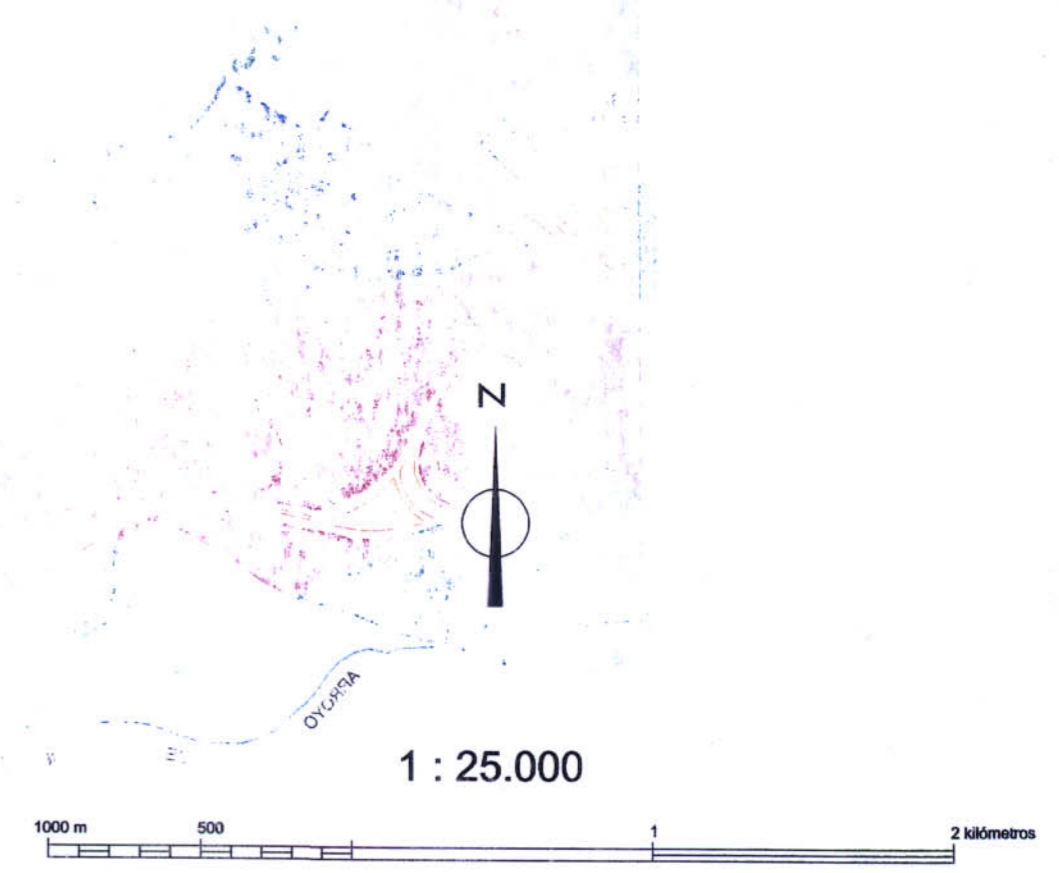
Aún así, todavía permanecen notables superficies cultivadas o dedicadas a usos forestales o cinegéticos. En ambos casos se trata de áreas con grandes expectativas urbanísticas –algunas ya en desarrollo– de carácter residencial o terciario. Algunas de estas áreas sirven también a la posibilidad de expansión de la infraestructura aeroportuaria de Madrid Cuatro Vientos.

ESQUEMA TERRITORIAL DEL ENTORNO DE CUATRO VIENTOS



USOS DEL SUELO

- Areas urbanas consolidadas
- Zonas verdes
- Recinto aeroportuario
- Otros usos
- Futuros desarrollos urbanos
- Usos agrarios
- Areas de vegetación natural - Arbolado (pinares)
- Areas de vegetación natural - Matorral con arbolado disperso





4.2. LOCALIZACIÓN. PRINCIPALES RANGOS AMBIENTALES.

El aeropuerto se localiza en el extremo suroccidental del término municipal de Madrid, limitando al norte con la Avenida de la Aviación y la calle de Joaquín Turina que lo separan de las áreas urbanas más meridionales del distrito de Latina. Al este, las Colonias Mutual y Juan XXIII lo bordean en la mitad septentrional. La otra mitad del límite oriental, está ocupado en la actualidad por el Hospital Instituto San José y un denso pinar que lo rodea. En un futuro próximo todo el límite oriental estará ocupado por los desarrollos residenciales del PAU de Carabanchel. El oeste está marcado por el trazado de la A-V y, al sur, unos campos labrados y parte de un campo de Golf lo separan del Distribuidor Sur de la M-40.

Lógicamente esta posición geográfica es determinante para sus características ambientales. Se trata de un medio muy urbanizado en el que los atributos naturales de las campiñas madrileñas han ido desapareciendo progresivamente debido a los efectos de la expansión urbana.

Tan sólo permanecen algunas superficies de cultivos de secano entre el emplazamiento actual del aeropuerto y la M-40 y escasos sectores de pinar con matorral que han sido preservados bien por pertenecer a parcelas privadas, como es el caso del Hospital San José, bien por estar dedicados a usos militares incompatibles con la urbanización como es el caso de la Dehesa de Tetuán. Esta última ocupa toda la cuña comprendida entre la N-V al sureste, la M-511 al norte, ya en el término municipal de Pozuelo de Alarcón y la M-40 al suroeste.

4.3. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

4.3.1. Geología

Los materiales geológicos del ámbito de estudio pertenecen en su totalidad a facies sedimentarias de edad Terciaria (Neógena), procedentes del relleno de la cubeta de la Cuenca del Tajo a partir del dismantelamiento de los materiales que forman los macizos montañosos y rampas de erosión de los bordes de la cuenca.

A nivel regional este relleno está formado por depósitos clásticos inmaduros (arcosas), arcillas y carbonatos con sílex y sepiolita, y yesos y margas yesíferas con niveles salinos que afloran según bandas groseramente concéntricas hacia el interior de la cubeta, de acuerdo con el esquema clásico de distribución horizontal de facies "de borde", "intermedias" y "centrales" en una cuenca continental endorreica árida. No tiene sentido entrar aquí en los múltiples cambios laterales y verticales de facies que ha provocado la compleja historia geológica de la Cuenca.

El área de estudio se localiza sobre el conjunto de materiales conocido como Facies Madrid, que comprende las facies terrígenas marginales, de composición arcósica, que se extienden desde el borde meridional del Sistema Central hasta esta zona de la Cuenca de Madrid. El régimen de depósito de estas facies arcósicas corresponde a un sistema de abanicos aluviales coalescentes de dirección predominante NW-SE. El espesor máximo de estas arcosas es de unos 110 metros que se va reduciendo progresivamente hacia el sur, en función de los cambios laterales de facies hacia unidades más arcillosas.

Litológicamente, esta unidad está constituida por una alternancia monótona de arcosas, generalmente muy arcillosas, y arcillas arenosas, de tonos pardo-amarillentos y rojizos.

Por tanto desde el punto de vista geológico el área de estudio presenta una notable homogeneidad que tan sólo se rompe cuando nos acercamos a los ríos y arroyos del entorno en los que aparecen los depósitos aluviales cuaternarios que, en detalle, no afectan ni al emplazamiento actual ni a la posible ampliación.



Ilustración 4.1.- Llanuras alomadas sobre materiales arcósicos conforman el paisaje del sector más occidental de la campiña madrileña.



4.3.2. Relieve

La zona de estudio presenta un relieve bastante llano que, a escala regional, se identifica con la Unidad de Campiñas, nombre con el que se define una de las unidades de relieve de la Comunidad de Madrid. Se trata de las llanuras alomadas que se extienden entre la rampa de la Sierra de Guadarrama al norte y los Páramos del sureste de la región.

Estas llanuras fueron labradas sobre los materiales del borde de la cuenca y fragmentadas por los grandes ríos que canalizan la escorrentía de la sierra y que han labrado sus valles a lo largo del Cuaternario. Se modelaron así las campiñas madrileñas abiertas por los cauces del Jarama, del Manzanares, del Guadarrama y del Alberche que son el resultado del modelado de la antigua superficie de colmatación de la cuenca que, en este sector, corresponde a la facies arcósica de borde.

Precisamente, las características de estos materiales, muy deleznales, hicieron que el ataque de la erosión fuese rápido. Esta superficie quedó pronto convertida en un relieve de llanuras alomadas que, desde el punto de vista geomorfológico, se definen como un conjunto de extensos glacis escalonados de erosión y de acumulación que se unen con las terrazas altas de los valles fluviales.

A escala local, el emplazamiento actual del aeropuerto es el área más plana del entorno, debido a su localización en el interfluvio de las cuencas del Meaques, al norte y el Butarque al sur, ambos tributarios del Manzanares. La aparición de sistemas de modelado cuaternario en sus cuencas modela un relieve más abrupto y alomado que el que ocupa el aeropuerto.



4.3.3. Hidrografía

Los arroyos que drenan y modelan este sector de la Cuenca de Madrid son afluentes del Manzanares por su margen derecha y, salvo en los tramos de cabecera, se encuentran muy alterados en sus condiciones naturales debido a las afecciones derivadas del crecimiento urbano. Especialmente en sus últimos tramos han sido desviados, canalizados e incluso soterrados.

Al sur del aeropuerto, el Arroyo de Butarque, llamado en sus primeros tramos Arroyo de la Fuente del Sapo y de la Canaleja, con una clara dirección oeste – este, drena el sector comprendido entre la Venta la Rubia y el Manzanares. Su red es poco densa y tan sólo tiene dos pequeños barrancos que afluyen por su margen derecha.

Al norte del emplazamiento, la cuenca del Meaques presenta mayor desarrollo. Por la margen izquierda desaguan en él, de este a oeste, el Arroyo de Retamares, el de Prado del Rey, el de la Zorra y el de la Zarza. Por la margen derecha aporta sus aguas el de Valchico.

En todo caso se trata de cursos de agua estacionales con escaso desarrollo de los sistemas fluviales y en los que los aportes de sedimentos aluviales cuaternarios se limitan al cauce actual.

4.3.4. Vegetación

Como consecuencia de los múltiples usos superpuestos sobre este sector de territorio, la permanencia de la vegetación natural es prácticamente testimonial. Primero las roturaciones de tierras agrícolas y después las infraestructuras y la urbanización, han supuesto un fuerte factor de degradación de la cubierta vegetal originaria.

En el entorno del aeropuerto de Cuatro Vientos pueden aún distinguirse varias formaciones vegetales de interés:

1. **Vegetación riparia:** ligada a los cursos de los arroyos que, aunque no conserven cursos de agua permanentes, sí pueden almacenar un nivel de humedad suficiente como para permitir la supervivencia de especies ripícolas, arbustivas y arbóreas, de cierta entidad. Éstas tan sólo aparecen en los tramos relativamente bien conservados de los cauces de los arroyos de Butarque al sur y de Meaques y Valchico al noroeste del emplazamiento.

Las especies más comunes son los álamos y chopos (*Populus sp.*) y formas arbustivas de sauces (*Salix sp.*) junto con matorral de zarza (*Rubus sp.*) junco (*Scirpus holoschoenus*) y carrizo (*Phragmites communis*)

De todos modos, ninguno de los tramos riparios que permanecen en el entorno del aeropuerto se verían afectados por la posible ampliación de éste.

En el caso del Arroyo Butarque se han realizado acciones de restauración de sus riberas para la adecuación del uso público. Concretamente, en el tramo comprendido entre la M-421 y la M-411, la Comunidad de Madrid ha adecuado el espacio del Parque del Arroyo Butarque.

2. **Pinares:** Constituyen mayoritariamente las masas arboladas que aparecen en el entorno del aeropuerto. Las más destacadas son las que se localizan en el entorno del nudo de la M-40 con la A-5, a la altura del kilómetro 10 de esta última, en su sector noroccidental; la que corresponde al Hospital de San José y las que bordean la Dehesa de Tetuán y el paraje de Valchico.



Se trata de repoblaciones de pino carrasco (*Pinus halepensis*) y pino piñonero (*Pinus pinaster*) que pueden alcanzar una edad de 15-20 años, en algunos casos más cuidadas, que en otros, dependiendo si tienen o no un uso recreativo o deportivo.

Concretamente, la masa que se encuentra más próxima es la que ocupa el sector suroccidental del mencionado nudo viario entre la N-V y la M-40, aunque no se encuentra afectada por el desarrollo previsible. Se trata de una formación de *Pinus halepensis*, mezclada con otras cupresáceas bastante cerrada que ha sido objeto de pocos cuidados selvícolas. Su sotobosque es pobre como sucede en las masas de coníferas, pero en cambio está desarrollando una orla en la que ha aumentado la diversidad florística —en arbolado, matorral y herbáceas— e incluso comienzan a aparecer pies aislados de coscoja (*Quercus coccifera*) y de encina (*Quercus ilex rotundifolia*).

Ilustración 4.2.- Borde noroccidental de la formación de coníferas que se vería más afectada por el máximo desarrollo posible del aeropuerto





Ilustración 4.3.- Bosquete de encinas localizado en el espacio ocupado por la ampliación del aeropuerto.



3. **Retamares:** Ocupan principalmente los espacios libres de uso militar que se localizan al noroeste del emplazamiento del aeropuerto de Cuatro Vientos. Se trata de la Dehesa de Tetuán que ocupa la cuña comprendida entre la A-5, la M-40 y la M-511 y el cercano paraje conocido como Venta de la Rubia.

En ellas crecen formaciones de matorral de retama (*Retama sphaerocarpa*) y pastos de fisonomía abierta que acogen una inusual densidad de fauna cinegética en este entorno tan cercano a la aglomeración urbana.

Entre las retamas, aparecen salpicados pies de pino piñonero y de encina. Este sector tan sólo se vería afectado por el máximo desarrollo posible del aeropuerto en su sector suroriental.



Ilustración 4.4.- Formaciones abiertas de retama del campo militar de la Dehesa de Tetuán.



4.3.5. Fauna

Destaca la presencia de la mencionada fauna cinegética menor en los retamares del noroeste del aeropuerto. Además de la presencia de un ecosistema acogedor para este tipo de fauna, su desarrollo se ve favorecido por la protección que para los animales supone la dedicación de la mayor parte de este territorio a un uso militar, incompatible con el cinegético.

De hecho existe una Orden de 31 de julio de 1979 en la que se clasifica esta dehesa como zona de influencia militar con el objeto de permitir la caza, sólo en los casos en que ésta sea compatible con la seguridad de las instalaciones militares "que existan o puedan establecerse en ella".

Es decir, la existencia del campo militar, ha protegido en la práctica a conejos, liebres y perdices, cuya presencia es abundante.

Por lo demás hay que mencionar la avifauna asociada a los ecosistemas agrarios y forestales del entorno, compuesta principalmente por paseriformes.

4.4. IMPACTO ACÚSTICO

A continuación se evalúan las afecciones acústicas en cada horizonte de estudio. Se tiene en cuenta los dos casos especiales que se han estudiado en el Desarrollo Previsible.

4.4.1. Afección en el Escenario Actual

ILUSTRACIÓN 4.5.- AFECCIÓN ACTUAL.



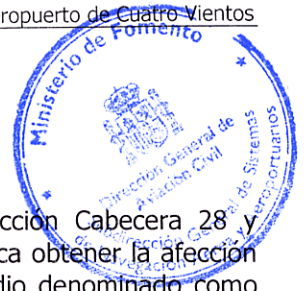
La huella de afección en el estudio actual no afecta a ninguna zona de viviendas actual ni en proyecto.

4.4.2. Afección en el Desarrollo Previsible

ILUSTRACIÓN 4.6.- DESARROLLO PERSPECTIVO.



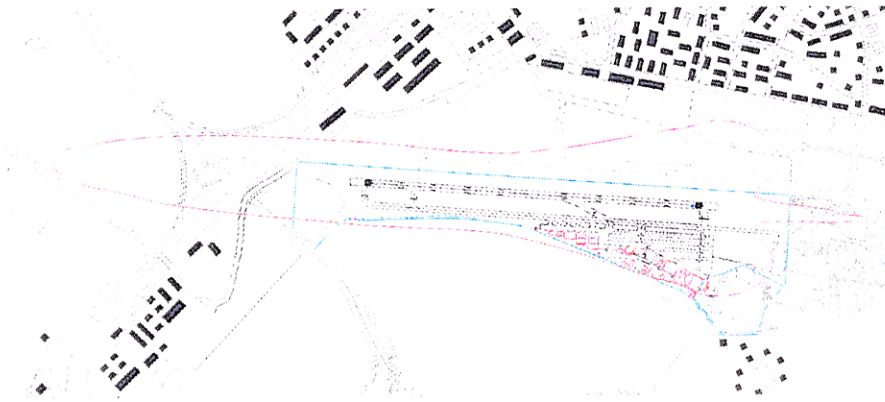
Al aumentar notablemente el número de operaciones la huella de ruido se desarrolla igualmente, obteniendo una curva de afección, que engloba a un conjunto de viviendas denominadas en el Plano de Información Urbanística, **Plano nº 7**, como APE.10.03., que forman parte del proyectado y ya en construcción PAU de Carabanchel.



4.4.3. Máxima Afección

En este caso se presentan dos estudios complementarios: Máxima Afección Cabecera 28 y Máxima Afección Cabecera 10. Mediante estos dos nuevos estudios se busca obtener la afección máxima en el horizonte del Desarrollo Previsible, para lo cual en el estudio denominado como "Máxima Afección cabecera 10" se simulan todas las operaciones por la cabecera 10, y "Máxima Afección cabecera 28" donde se simulan todas las operaciones por la cabecera 28.

ILUSTRACIÓN 4.7.- MÁXIMA AFECCIÓN CABECERA 28.



La huella que determina la máxima afección incluye algunas viviendas del PAU de Carabanchel denominadas mediante la clave presentada en el plano de Información Urbanística, **plano nº 7**, APE.10.03.

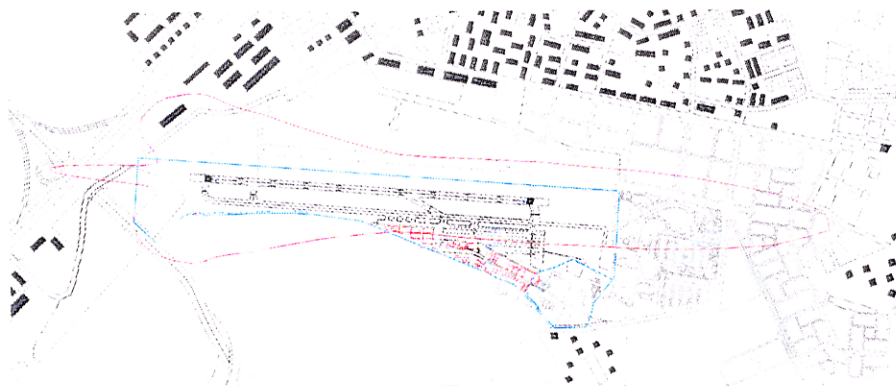


ILUSTRACIÓN 4.8.- MÁXIMA AFECCIÓN CABECERA 10.

Este caso de estudio es el que se considera como de máxima afección. En este caso la huella que determina la máxima afección engloba a un mayor número de viviendas que en ningún otro caso de estudio, por otra parte esas viviendas corresponden a lo que se denomina el PAU de Carabanchel y que en la actualidad se encuentra en fase de construcción.



4.4.4. Conclusiones

Del estudio realizado cabe destacar dos conclusiones:

- La superficie incluida en el interior de las huellas isorruidosas de 65 dB pertenece en el Desarrollo Previsible al término Municipal de Madrid.
- El PAU de Carabanchel proyectado se puede convertir en un foco de conflicto debido a que alguna de sus viviendas se encontrarán dentro de la huella de 65 dB en el Desarrollo Previsible, mientras que el resto que no se encuentren dentro de dicha huella se encontrarán cerca del límite de la misma.

Por ello se recomienda desarrollar un proceso negociador entre las autoridades municipales y las autoridades aeroportuarias con el fin de coordinar tanto las actividades del aeropuerto como el desarrollo urbanístico del entorno.



4.5. VALORACIÓN AMBIENTAL

El espacio que se analiza, pertenece a un territorio muy urbanizado en el que el crecimiento urbano y las infraestructuras dominan el paisaje. La N-V establece aún un límite bastante claro entre las áreas urbanas de Madrid y la cuña verde que desde la Dehesa de Tetuán penetra en Madrid por la Casa de Campo.

Si bien las características naturales de estas zonas de matorral y arbolado de baja densidad no son excepcionales, en su valoración ha de pesar la condición de espacio libre de carácter rústico como unidad cada vez más escasa en el área metropolitana.

Se caracteriza, por tanto, como elemento ambiental de alto valor debido principalmente a su carácter residual en un entramado urbano cada vez más colmatado.

La ampliación de la infraestructura aeroportuaria en su desarrollo previsible no afecta a ningún área con elementos ambientales significativos, siendo por lo tanto su afección ambiental nula.

Si además tenemos en cuenta que la calificación urbanística de una gran parte de estos vacíos rústicos residuales que permanecen en este sector del sur metropolitano, es la de Suelo Urbanizable, tanto programado como no programado), la afección de la ampliación del aeropuerto no puede considerarse notable en este escenario.

La corrección y minimización de los impactos derivados de la ampliación aeroportuaria deberán establecerse de manera simultánea al desarrollo del proyecto y tendrán en cuenta todos los factores ambientales afectados.

Se tratarán especialmente los impactos relacionados con el suelo (tanto en su protección a lo largo del desarrollo de la obra como en la conservación y aprovechamiento de la tierra vegetal) y con la recuperación y extensión compensatoria de la cubierta vegetal afectada.

En concreto la ampliación del aeropuerto hacia el sur supondría una pérdida de suelo agrícola, puesto que esta área se destinaría a otros usos. Sería conveniente conservar el suelo vivo existente, rescatando la capa vegetal que existe en la actualidad, ya que el suelo orgánico es un recurso no renovable y escaso, pudiéndolo aprovechar colocándolo en otras zonas.

Para poder realizar esta ampliación habría que aportar material, ya que existe un desnivel desde las actuales instalaciones hasta el arroyo Butarque. Este material tendría que aportarse desde otro sitio, por lo que en su momento, en la realización del proyecto, se debe tener en cuenta el impacto que esto podría ocasionar en este otro enclave.

El impacto visual que podría generar la ampliación sería prácticamente nulo, al encontrarse el aeropuerto en un entorno cuasi urbano y sobre todo teniendo en cuenta la construcción de las cocheras de metro entre la futura ampliación del aeropuerto y la M-40.



5. SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO. NECESIDADES DE TERRENO



Este ámbito está constituido, esencialmente, por el perímetro del Sistema General vigente, extendiendo el límite Sur hacia la M-40. El perímetro así resultante ha sufrido pequeñas variaciones para ajustarse con mayor precisión al desarrollo previsto en este Plan Director.

El Sistema General Aeroportuario propuesto contiene todos los elementos aeroportuarios necesarios para su desarrollo propuesto que está representado en los planos 4.1 "Zona de Servicio Propuesta: Estructura del Sistema General Aeroportuario" y 4.4 "Zona de Servicio Propuesta: Actividades Aeroportuarias" y se asienta en su totalidad sobre terrenos del Municipio de Madrid.

El Sistema General Aeroportuario o Zona de Servicio tiene una superficie de 1.281.830 metros cuadrados lo que supone la necesidad de adquirir 576.779 metros cuadrados que actualmente no pertenecen al aeropuerto, de estos 230.816 metros cuadrados se destinarían al área de movimiento de aeronaves y los 345.963 al área de actividades aeroportuarias.

Con estos criterios, los límites del Sistema General Aeroportuario quedan definidos de la siguiente manera:

- Por el Norte, el Sistema General Aeroportuario linda con la Base Aérea de Cuatro Vientos, siendo su límite paralelo al eje de la pista de vuelo y a una distancia de 75 metros desde dicho eje.
- Por el Este, el lindero se ha ajustado al límite actual de las instalaciones.
- Por el Sur, y leyendo de Este a Oeste, el lindero queda definido por el límite actual para seguir posteriormente paralelo al viario de acceso previsto para las nuevas cocheras de metro y así hasta alcanzar la M-40.
- Por el Oeste, se mantendrá el límite actual.

La práctica totalidad de las necesidades de terreno están calificadas como Suelo No Urbanizable Común, existiendo una pequeña parte que está considerada dentro del planeamiento urbanístico de Madrid como Servicios de Transporte Aéreo. Esto se puede apreciar en el plano 7 "Información Urbanística".

6. ÁREAS DE COORDINACIÓN

Áreas de Coordinación son las superficies de suelo, interiores o exteriores al Sistema General Aeroportuario, y no comprendidas entre sus Reservas, para las que, desde el Plan Director, se detecta la necesidad o conveniencia de elaborar una ordenación coordinada, a fin de garantizar el uso compartido de las infraestructuras de acceso, y/o la coherencia entre usos del suelo, morfología urbana y paisaje.

Estas cuestiones, afectan esencialmente a las siguientes áreas del entorno aeroportuario.

- P.A.U de Carabanchel. Es el principal elemento a considerar; se encuentra fuera de los límites del Sistema General Aeroportuario, pero próximo a él y en la prolongación de la pista. Se trata del mayor desarrollo urbanístico de la zona sur de Madrid (está previsto hasta un máximo de 11.350 viviendas), que se piensa desarrollar a pesar de las indicaciones del PGOU de Madrid en sentido contrario, dada la existencia del aeropuerto y dado que el 80% de las operaciones actuales del aeropuerto (conviene recordar que por número de operaciones este es el sexto aeropuerto de España) se realizan sobrevolando los que terrenos que en el futuro ocuparían edificios de viviendas.
- Los terrenos cuya propiedad es del R.A.C.E (Real Aeroclub de España) y cuyo uso se encuentra cedido al aeropuerto. Se encuentran incluidos dentro del Sistema General Aeroportuario y requieren de una especial coordinación entre las autoridades del Aeropuerto y del R.A.C.E.
- El límite del aeropuerto civil con la base aérea. Aunque existe normativa al respecto de la operación simultánea de aeronaves civiles y militares en un aeródromo de uso compartido, siempre es conveniente hacer hincapié en la necesidad de coordinar desde el punto de vista operativo y de propiedad y diversos usos del suelo los terrenos adyacentes al límite del Sistema General Aeroportuario.