

SEA 67/24
26-EIA-00067.4/24**RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRANSICIÓN ENERGÉTICA Y ECONOMÍA CIRCULAR POR LA QUE SE FORMULA EL INFORME DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO “CIRCUITO DE CARRERAS DE FÓRMULA 1 EN MADRID”, PROMOVIDO POR IFEMA MADRID**

Por escrito de referencia en el Registro de esta Consejería, Nº 10/614774.9/24 de fecha de entrada en el Área de Evaluación Ambiental 10 de julio de 2024, la Subdirección General de Licencias del Ayuntamiento de Madrid ha remitido, junto con el Documento Ambiental del proyecto “Circuito de carreras de Fórmula 1 en Madrid”, promovido por Instituto Ferial de Madrid (IFEMA MADRID), la solicitud de inicio para la tramitación del correspondiente procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO

El proyecto consiste en la construcción de un circuito de carreras para la celebración anual de un Gran Premio de Fórmula 1, al menos entre los años 2026 y 2035.

Se trata de una actuación incluida en el epígrafe a) del Grupo 9 del Anexo II (“*Pistas permanentes de carreras y de pruebas para vehículos motorizados*”), de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, objeto de Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada.

En consecuencia, se debe realizar una evaluación de impacto ambiental simplificada, para determinar si se requiere o no someter el proyecto al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, basándose en los criterios que recoge el Anexo III de la citada Ley 21/2013, sobre las características de los proyectos, su ubicación y las características de los potenciales impactos que puedan generar.

Conforme al artículo 46 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental que establece la necesidad de realizar consultas a las administraciones afectadas y personas interesadas por la realización del proyecto, con fechas 11, 12 y 24 de julio de 2024 se solicitó informe a las administraciones públicas y personas interesadas.

Por otra parte, revisada la documentación recibida, aunque formalmente correcta en cuanto al contenido exigible conforme al artículo 45 de la citada Ley 21/2013 y para realizar las correspondientes consultas, se consideró necesaria información adicional indispensable para la emisión del correspondiente Informe de Impacto Ambiental (entre tal información destaca fundamentalmente la realización de un estudio de emisiones atmosféricas), por lo que mediante escrito de referencia en el Registro General de esta Consejería Nº 10/624002.9/24 de fecha 12 de julio de 2024 se solicitó información complementaria al promotor, con copia al Ayuntamiento de Madrid.

En respuesta, mediante escrito de referencia en el Registro General de esta Consejería Nº 10/745484.9/24 recibido en el Área de Evaluación Ambiental con fecha 3 de septiembre de 2024, la Subdirección General de Licencias del Ayuntamiento de Madrid remite parte de la información complementaria solicitada (estudio de emisiones), que fue remitido con fecha 5 de septiembre de 2024 y referencias en el Registro General de esta Consejería Nº 10/756712.9/24 y Nº 10/756711.9/24 al Área de Calidad Atmosférica de esta Dirección General y a la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, respectivamente, para su toma en consideración y respuesta a la información complementaria solicitada en algunos de ellos.

Posteriormente, revisados los informes y alegaciones recibidos, con fechas 5, 27 y 30 de septiembre de 2024 (Ref. Nº 10/756675.9/24, 10/828954.9/24 y 10/832965.9/24 respectivamente), se dio traslado de los mismos al promotor, con objeto de que diera respuesta a los requerimientos de información complementaria solicitada por diferentes organismos (Departamento de Control Acústico y Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid,



Área de Calidad Atmosférica y Área de Sanidad Ambiental, entre otros), solicitando asimismo completar la información requerida con fecha 12 de julio de 2024.

Además con fecha 31 de julio de 2024 (Ref. Nº 10/671260.9/24), Disa península S.L.U, como interesado en el procedimiento remite escrito solicitando ampliación de plazo para formular alegaciones así como acceso al estudio económico-financiero sobre los impactos del proyecto, remitiéndose con la misma fecha y referencia en el Registro General de esta Consejería Nº 10/673811.9/24 escrito a Disa Península S.L.U señalando que, no formando parte del contenido del documento ambiental el estudio económico financiero, se debería solicitar tal documento al promotor del proyecto o al Ayuntamiento de Madrid como órgano sustantivo. En cuanto a la ampliación de plazo solicitada se indicaba que, con independencia de la finalización del plazo concedido, se tendrían en cuenta todas aquellas alegaciones que tuvieran entrada de forma previa a la propuesta de la Resolución (en este caso, el Informe de Impacto Ambiental), de acuerdo con lo establecido en el artículo 53 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Posteriormente, mediante escrito de referencia en el Registro General de esta Consejería Nº 10/810242.9/24 de fecha de entrada en el Área de Evaluación Ambiental 24 de septiembre de 2024, Disa Península S.L.U. remite nuevo escrito solicitando nuevamente el estudio económico financiero, adjuntando la denegación de acceso al mismo por parte del promotor. A la vista de lo anterior, mediante escrito de referencia en el Registro General de esta Consejería Nº 10/829014.9/24, de fecha 27 de septiembre de 2024 se dio traslado de la solicitud de Disa Península S.L.U. al Servicio de Licencias del Ayuntamiento de Madrid para su conocimiento y efectos oportunos en el marco de sus competencias.

Con fecha 25 de septiembre de 2024 y referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería Nº 10/816388.9/24, la Subdirección General de Licencias del Ayuntamiento de Madrid, remite planos correspondientes al levantamiento topográfico de la zona de actuación efectuado por el promotor.

Con fecha 8 de octubre de 2024 y referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería Nº 10/860469.9/24 la Dirección General de Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid remite informe complementario al recibido con fecha 23 de septiembre de 2024.

Con fecha 10 de diciembre de 2024 y referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería Nº 30/119006.9/24 el Ayuntamiento de Madrid remite un documento ambiental que incluye un nuevo Estudio Acústico, un Plan de Movilidad, un Estudio preliminar de arbolado, un Estudio de emisiones atmosféricas y un Estudio de fauna en lo referente a las afecciones por ruido.

A la vista de su contenido, y dado que tanto desde el Ayuntamiento de Madrid como desde el Área de Calidad Atmosférica de esta Dirección General se solicitaba una mayor definición en cuanto al estudio acústico, con fecha 10 de diciembre de 2024, se dio traslado de la documentación recibida a ambos organismos para su informe en el ámbito de sus competencias.

Con fecha 19 de diciembre de 2024 y referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería Nº 30/160198.9/24 se recibe informe de la Subdirección de Estrategia y Calidad del Aire de esta Dirección General y con fecha 19 de diciembre de 2024 y referencia de entrada en el Registro General de esta Consejería Nº 30/161980.9/24 se recibe informe del Departamento de Control Acústico de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid.

A continuación, se muestran los organismos, administraciones y personas interesadas consultadas a lo largo del procedimiento, así como las asociaciones interesadas que han realizado alegaciones durante su tramitación.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 0981726794439030228795

ORGANISMOS CONSULTADOS	INFORMES (Nº REGISTRO Y FECHA DE RECEPCION)
AYUNTAMIENTO DE MADRID	
Dirección General de Emergencias	10/720479.9/24 (22/08/2024)
Dirección General del Agua y Zonas Verdes	10/803484.9/24 (23/09/2024) 10/860469.9/24 (08/10/2024)
Dirección General de Servicios de Limpieza y Residuos	10/652446.9/24 (23/07/2024)
Dirección General de Planificación Estratégica	10/684213.9/24 (02/08/2024)
Dirección General de Planificación de Infraestructuras de Movilidad	10/874307.9/24 (11/10/2024)
Subdirección General de Sostenibilidad	10/875616.9/24 (11/10/2024)
Subdirección General de Energía y Cambio Climático	10/875616.9/24 (11/10/2024)
Subdirección General de Calidad y Evaluación Ambiental	10/728473.9/24 (26/08/2024)
Dirección General del Espacio Público, Obras e Infraestructuras	
Dirección General de Conservación de Vías Públicas	10/875503.9/24 (11/10/2024)
Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental (Departamento de Control Acústico)	30/161980.9/24 (19/12/2024)
COMUNIDAD DE MADRID	
Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo	06/346692.9/24 (10/10/2024)
Dirección General de Carreteras	
Dirección General de Patrimonio Cultural y Oficina del Español	
Dirección General de Promoción Económica e Industrial	14/022989.9/24 (01/08/2024)
Dirección General de Salud Pública	57/017762.9/24 (16/08/2024)
Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior	
Área de Calidad Atmosférica	26/047689.2/24 (03/09/2024)
Área de Calidad Hídrica	26/046356.7/24 (07/08/2024)
Área de Infraestructuras	26/055546.3/24 (27/09/2024)
Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas	26/042758.5/24 (18/07/2024)
Área de Vías Pecuarias	10/693822.9/24 (08/08/2024)
Subdirección General de Estrategia y Calidad del Aire	30/160198.9/24 (19/12/2024)
ESTADO	
Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad de Madrid	10/751104.9/24 (05/09/2024)
Confederación Hidrográfica del Tajo	10/649439.9/24 (22/07/2024)
ADIF	
AESA	
Personas interesadas	
Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid	
Asociación Ecologistas en Acción	
Ciudad Deportiva del Real Madrid	
Campo de Golf Olivar de la Hinojosa	10/673272.9/24 (01/08/2024)
TOLSA S.A.	
REPSOL Exploración S.A.	
REPSOL Investigaciones Petrolíferas S.A.	
SHELL VALDEBEBAS (Disa Península S.L.U)	10/709149.9/24 (16/08/2024)

Además, se han recibido alegaciones de las siguientes asociaciones:



- Asociación Barrio Sanchinarro (30/07/2024, Ref Nº 10/666555.9/24)
- Asociación Ecologistas del Jara “El Soto” (12/08/2024, Ref Nº 10/698742.9/24)
- Asociación Liberum Natura (12/08/2014, Ref Nº 10/696553.9/24 y Nº 10/696600.9/24)
- Mesa del Árbol de Carabanchel (02/09/2024, Ref Nº 10/698590.9/24)

Habiéndose cumplido el plazo concedido, no se ha recibido contestación del resto de entidades consultadas, por lo que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 46.2 de la Ley 21/2013, se prosigue con las actuaciones.

CONTENIDO DEL DOCUMENTO AMBIENTAL.

1. Descripción del Proyecto.

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

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

Estos eventos tendrán una duración de 3 días al año (viernes, sábado y domingo) precedidos de 4 días (de lunes a jueves para el establecimiento de equipos en el ámbito) más tres meses de montaje de elementos y un mes y medio para su desmontaje. Adicionalmente y durante la celebración del Gran premio, se incluirán diversas experiencias dentro de los pabellones de IFEMA, gestionadas por distintos promotores. Estas actividades se pueden considerar dentro de las propias habituales de IFEMA. La ejecución de la obra civil se estima entre 14 y 16 meses. El evento se llevará a cabo exclusivamente durante las horas de la mañana y la tarde, lo que garantiza que la carrera se desarrolle en su totalidad a la luz del día.

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

En la actualidad, la parcela sur presenta las siguientes infraestructuras:

- Varios accesos al recinto para camiones y vehículos pesados a través de las calles Ribera del Sena y Vía Dublín.
- Accesos principales al recinto IFEMA para el público a través de la Avenida del Partenón y Vía Dublín.
- Red viaria interna que conecta los distintos accesos con los aparcamientos y pabellones.
- Vallado perimetral.
- Infraestructuras de saneamiento y pluviales ubicadas bajo las infraestructuras viarias en prácticamente toda la parcela.
- Varias acometidas de agua y saneamiento.
- Infraestructuras eléctricas con varios Centros de Transformación (CTs) que suministran electricidad a los diferentes pabellones.



- Infraestructura de alumbrado repartida por el recinto.

En la parcela norte no se localizan infraestructuras, a excepción de un vallado perimetral. Esta parcela se encuentra en un estado de cierto abandono, con una modificación del terreno previa y dominada por especies vegetales ruderales o exóticas invasoras como el ailanto. Los taludes presentan inclinaciones pronunciadas, interrumpidos por pequeñas charcas que salpican el centro de la parcela.

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

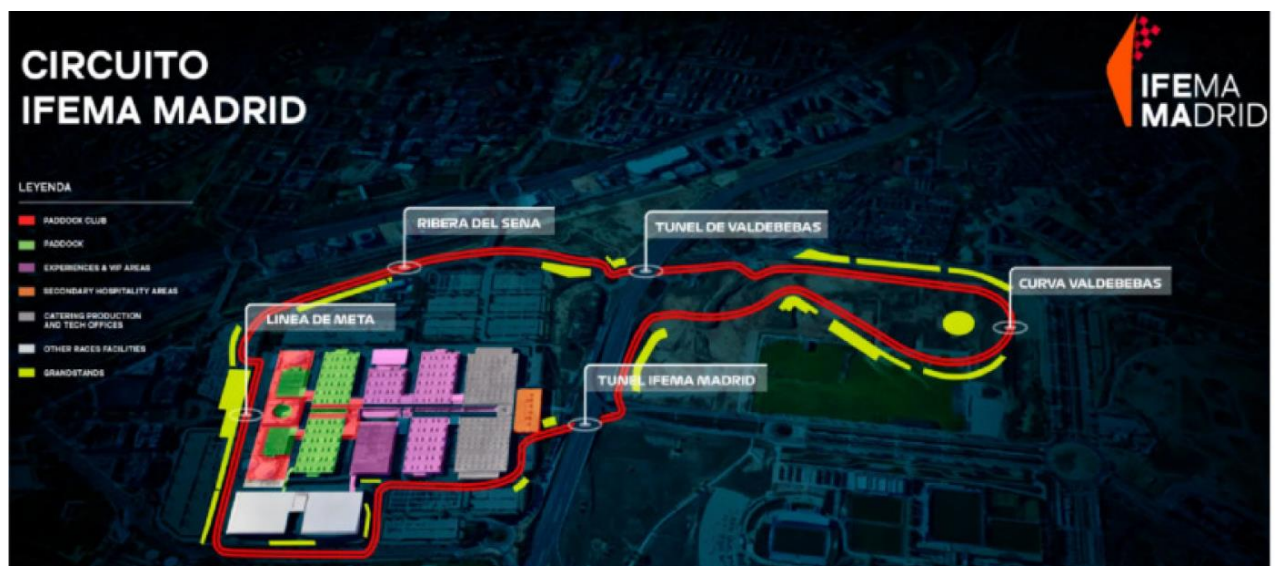
- Un circuito de carreras que recorrerá las calles de Ribera del Sena, Vía Dublín y Francisco Umbral, así como vías interiores del recinto ferial de IFEMA. La mayor parte del recorrido transcurre por vías propias del IFEMA, siendo necesaria la utilización de 1.320 metros de vías públicas, correspondientes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

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

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

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

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



- Infraestructuras básicas necesarias para la celebración del Gran Premio en la parcela norte.
 - Red de saneamiento: diseñada para evacuar aguas pluviales y residuales utilizando un sistema unitario que dirige estas aguas por gravedad hacia la red general de saneamiento del municipio de Madrid. La red conecta con el colector principal de 1800 mm de diámetro ubicado en la Glorieta de Antonio Perpiñá.



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

Las obras para acondicionar el terreno se centrarán en la mejora o construcción de viales, accesos y drenajes, así como en la ejecución de taludes y la reconstrucción de los estratos del paquete vial necesarios para alcanzar los nuevos niveles deseados. Se realizarán movimientos de tierras en la parcela norte para la construcción del circuito, así como la construcción de las infraestructuras básicas adicionales necesarias. La estructura de las vías públicas se reconstruirá según los estándares técnicos requeridos. Esto incluye la eliminación de islas paisajísticas y rotondas existentes, que serán pavimentadas de nuevo para formar parte del trazado del circuito. Este proceso incluye la excavación y eliminación de vegetación y estructuras no necesarias.



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

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

El proyecto permitirá la celebración anual del Gran Premio de Fórmula 1 en Madrid, en el que compiten 10 equipos, con dos pilotos cada uno, utilizando coches con motores híbridos turboalimentados de 1.6 litros V6, capaces de alcanzar velocidades de hasta 360 km/h. Además de la Fórmula 1, se consideran otras carreras secundarias como la Fórmula 2 y la Porsche Supercup Mobile, con coches menos avanzados aerodinámicamente, pero que alcanzan velocidades de 335 y 290 km/h, respectivamente. El documento ambiental considera estas dos, pero podría añadirse una de Fórmula 3 (similar a la Fórmula 2), añadirse otra en auge (Fórmula E) o eliminarse alguna de ellas.

El desarrollo de los eventos será el siguiente (similar en todas las categorías)

- Viernes: 2 sesiones de prácticas (una de mañana y otra de tarde) de 90 minutos aproximadamente.
- Sábado: 1 sesión de prácticas de 60 minutos por la mañana seguida de la sesión clasificatoria (tres rondas eliminatorias de 18, 15 y 12 minutos respectivamente).
- Domingo: carrera (hasta 2 horas)

La suma de horas de entrenamiento/competición de todo un gran premio es de aproximadamente 13 h.

Los pabellones de IFEMA albergarán diversas actividades durante el Gran Premio, incluyendo el Paddock, el Paddock Club, áreas VIP, oficinas y catering, así como áreas sanitarias, almacenamiento de combustible y varios aparcamientos.

Para los 10 años de operación que se consideran para la evaluación de la actividad, a partir de esta asistencia inicial de 115.000 en el primer año (domingo) la cifra iría creciendo progresivamente en los años posteriores (+5%) hasta alcanzar el máximo de asistencia en el quinto año, y que se mantendría hasta el décimo, en 139.783 espectadores

Combustibles empleados

Entre las novedades que serán aplicables ya en la primera edición del GP de España en IFEMA (2026) se encuentra la de emplear combustibles 100% sostenibles a priori con origen en biocombustibles (de origen no relacionado con la alimentación y de desechos orgánicos) más que de origen sintético (e-fuel, con CO₂ capturado de la atmósfera e hidrógeno obtenido mediante electricidad de origen renovable), si bien podría ser una combinación de ambos.

Dado que los combustibles serán utilizados en la zona de boxes, la empresa distribuidora (DHL) debe garantizar el transporte seguro desde el área de almacenamiento hasta los boxes de los equipos, empleando montacargas o carros elevadores para el transporte de los bidones. La empresa gestionará el suministro de combustible a los boxes según las solicitudes de los diferentes equipos, realizando una entrega inicial de aproximadamente 600 litros por equipo el jueves y continuando con las entregas durante el fin de semana. Generalmente, en los días siguientes al jueves, se entregan un máximo de 2 bidones por día, uno por la mañana y otro por la tarde, lo que implica un suministro total de hasta 1.800 litros de combustible por equipo. Dentro



de estas zonas se dispondrán *kits* para la gestión de derrames, los cuales estarán compuestos por extintores, mantas ignífugas y arena.

El suministro de combustible a los vehículos de competición se realizará por los propios equipos bajo la reglamentación específica de la federación internacional incluida en las FIA Technical & Sporting regulations y quedará contemplado en el Plan de Autoprotección del evento, previsto por el promotor.

Neumáticos

En la Fórmula 1 se utilizan 7 tipos de neumáticos, 5 para asfalto seco (C1 a C5) y dos para lluvia, todos ellos fabricados y suministrados por un único fabricante Pirelli, que también se ocupa del reciclado.

En 2022 cada piloto de Fórmula 1 recibía 20 juegos de neumáticos por fin de semana (13 para tiempo seco, 4 intermedios y 3 para lluvia, con un total de 80 neumáticos). En 2023 este número se redujo a 13 juegos (52 neumáticos).

Generación de residuos

Para una longitud de circuito de 5.474 m, una anchura de 12 a 15 m y una profundidad de la intervención de 1,05 m, se estima un volumen máximo de tierra y subbases existentes (RCDs) a retirar de 76.903,12 m³.

Se estima un movimiento de tierras derivado de la ejecución de desmontes y terraplenes en la parcela norte de 1.374.123,40 m³. Se espera una reutilización de las mismas de un 84,50% por lo que se calcula un excedente de 213.044,30 m³ de material extraído, entendiéndose, de acuerdo con la información contenida en el documento ambiental, que 17.208,55 m³ corresponde con tierra vegetal, 181.582,22 m³ tierras limpias y 14.253,55 m³ RCDs de Nivel II.

En cuanto a la generación de residuos durante la realización del evento, el promotor señala que se producirán fundamentalmente envases, orgánicos, papel-cartón, vidrio y resto en una cantidad aproximada de 11.986,15 kg de residuos urbanos, así como residuos derivados de la actividad deportiva, unos 220 neumáticos usados, fragmentos de neumáticos, aceites usados, ferodo (residuo metálico del sistema de frenado), líquido refrigerante usado, metales (titanio, aluminio, acero inoxidable), restos de carrocería (fibra de carbono y otros compuestos).

Consumo energético

En la etapa de construcción, el consumo de energía estará principalmente asociado con el uso de maquinaria. El promotor estima que respecto al uso de los pabellones feriales que IFEMA Madrid pondrá a disposición del GP de España, el consumo energético total será de 705.750 kWh durante un periodo de 5 días, lo que implica un consumo diario de 141.150 kWh. Además, se debe considerar un incremento en el consumo debido al alumbrado público que se instalará en la parcela de Valdebebas, cuya potencia instalada es de aproximadamente 15 kW y el consumo, correspondiente a la movilidad inducida por el evento: uso de vehículos ligeros, así como con el refuerzo del transporte público.

En cuanto al consumo de combustible el promotor indica que a partir de la temporada 2026, todos los vehículos de Fórmula 1 estarán obligados a usar combustibles sostenibles al 100%. Estos combustibles serán neutrales en carbono, significando que la cantidad de carbono usada para producir el combustible será igual a la cantidad emitida por el motor.

No obstante, realiza una estimación del consumo de combustible basándose en el consumo de combustible actual, de manera que considerando un consumo medio de 25-30 l/100 km para todas las categorías, el consumo total de combustible por todos los vehículos de competición durante el evento sería de 19.800 litros.



Emisiones a la atmósfera

El promotor realiza un estudio de emisiones directas (gases y partículas) asociado a la celebración del evento atendiendo tanto al propio uso del circuito por los automóviles de competición como a la movilidad inducida de visitantes y organización del evento. Las emisiones incluyen tanto las derivadas de la combustión de los motores como de la degradación de los neumáticos.

Para el cálculo de emisiones se han estimado las distancias recorridas por la organización y asistentes al evento en las distintas modalidades de transporte, así como las distancias recorridas por los vehículos de competición durante la celebración del evento.

No se tienen en consideración otros focos de emisión directa de gases a la atmósfera como las debidas al consumo de energía en el propio recinto, ya que éste se satisfará fundamentalmente mediante electricidad (que será además de un 100% de origen renovable).

Cabe señalar, que en el caso de los vehículos de competición cabe esperar una emisión de partículas por degradación de los neumáticos muy superior en relación con las distancias recorridas que en el de la movilidad inducida, dada la elevadísima intensidad de uso, el mayor factor de desgaste (para proporcionar un mayor agarre), la mayor superficie de rodadura y el hecho de que se utilizan varios juegos de neumáticos nuevos en cada carrera.

El estudio de emisiones concluye que la contribución de la competición en las emisiones debidas a la combustión sería mínima comparada con la contribución de la movilidad inducida (asistentes y organización), con un máximo del 3,3% para el caso del CH₄. No obstante, la contribución de los vehículos de competición a las emisiones de material particulado a la atmósfera por desgaste de los neumáticos, debido al intensísimo uso que hace de estos componentes, sería claramente superior a la de la movilidad, a pesar de la cantidad muy inferior de kilómetros recorridos, de modo que supondrían casi el 71% de este tipo de emisiones.

Emisiones acústicas

Para determinar la situación acústica durante la celebración del evento deportivo, el primer estudio acústico incluido en el documento ambiental mostraba la superación de los valores límite de inmisión de conformidad con lo establecido en los puntos ii) y iii) del artículo 25 b) del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Posteriormente, el promotor realiza un nuevo estudio de ruido utilizando el método de cálculo europeo normalizado (CNOSSOS-UE) así como la norma ISO 9613-1:1996, tal y como se especifica en el método CNOSSOS-UE. Este estudio incorpora mejoras respecto del estudio previo. En particular, la metodología adaptada a la normativa en vigor en la Comunidad de Madrid, la estimación de la probabilidad de aplicación de penalizaciones por componentes acústicas sobre los niveles transmitidos, el cálculo de índices a largo plazo y otros necesarios para una completa evaluación ambiental del proyecto en materia acústica, incluyendo la evaluación de niveles transmitidos (L_{keq} 5s), la consideración del ruido de otras actividades (público, megafonía, sobrevuelo de helicópteros y ruido de las obras de construcción).

Los resultados del estudio acústico confirman la existencia de dos zonas residenciales afectadas exclusivamente por los entrenamientos y carreras previstos, en el distrito de Hortaleza, a pesar de las medidas correctoras consideradas, ambas situadas al oeste / noroeste del circuito.

En cuanto a otros usos, destaca por proximidad el IES Juan de Zaragüeta, insertado en la franja de actividades terciarias existente entre el ferrocarril y la M-40 al Oeste de IFEMA. El IES está protegido por una pantalla acústica que lo protege del ruido de tráfico de la M-40, siendo el índice L_d resultante de unos 60 dBA en la fachada expuesta y entre 55-60 dBA en la protegida. Los niveles en los patios de juego están igualmente entre 55 y 60 dBA

Se ha evaluado la contribución acústica de la obra en los dos peores escenarios, es decir, durante las obras en las inmediaciones del área residencial al suroeste, que requieren el reasfaltado, y durante las obras al noroeste, que requieren la construcción de un nuevo tramo de vía. Estas dos



situaciones se han identificado como las más gravosas desde el punto de vista acústico para las zonas residenciales vecinas, ya que hay que tener en cuenta que la obra, comparable a la construcción de una carretera, es una obra móvil con varios trabajos que se suceden y alternan a lo largo de la vía, permaneciendo en la misma zona sólo unos días. Los resultados obtenidos en cuanto a emisión y transmisión de niveles son moderados, previéndose niveles por debajo de 60dBA a las viviendas de Valde las Fuentes.

2. Alternativas

El documento ambiental realiza el análisis de alternativas en dos niveles: primero evaluando además de la alternativa 0, distintas ubicaciones para el Gran Premio de Fórmula 1, atendiendo a criterios generales tales como la accesibilidad en transporte público y proximidad a receptores sensibles (viviendas, hospitales y Espacios Naturales Protegidos), para posteriormente considerar alternativas de diseño del circuito, para minimizar el impacto ambiental.

En el análisis de alternativas de primer nivel, se plantean tres alternativas: alternativa 0 (no realización del evento), alternativa 1 (Circuito del Jarama) y alternativa 2 (IFEMA Madrid).

La alternativa 0, o de no actuación, implica no celebrar el Gran Premio de Fórmula 1 en Madrid entre 2026 y 2035, suponiendo un impacto de más de 450 millones de euros anuales en ingresos no percibidos, la no creación de 8.200 empleos y la no promoción internacional de Madrid. No obstante, también se evitaría el riesgo económico, molestias acústicas, problemas de movilidad y huella de carbono. Debido a los significativos beneficios socioeconómicos previstos, se descarta la alternativa 0.

La alternativa 1 (Circuito del Jarama) tiene una capacidad limitada, escasa conexión de transporte público y limitada oferta de alojamiento. Requiere ampliación de superficie y adecuaciones para cumplir con los estándares de la FIA. Se encuentra además próximo a áreas residenciales (escasos 50 m) y espacios naturales protegidos (menos de 300 m).

La alternativa 2 (IFEMA Madrid) ofrece una amplia capacidad para eventos, buena accesibilidad mediante transporte público, cercanía al aeropuerto y una amplia oferta de alojamiento. Implicaría acondicionar viales existentes y construir un tramo del circuito. El promotor indica también que esta alternativa generaría problemas sobre actividades económicas, así como a las zonas residenciales próximas (aproximadamente 60 m) y en menor medida al Hospital Enfermera Isabel Zendal (a 990 m), generando problemas de acceso o ruido durante los días de celebración del evento.

La alternativa 2 es la seleccionada, por su mejor accesibilidad, infraestructura y menor impacto ambiental.

En el análisis de alternativas de segundo nivel, se evalúan dos diseños de circuito atendiendo a la longitud del mismo y la mínima afección a elementos con valor ambiental. La alternativa 2.1 de diseño propone un circuito de 5.926 metros, utilizando principalmente viales existentes, pero afectando la Zona de Policía del Arroyo de Valdefuentes, mientras que la alternativa 2.2 de diseño, propondría un circuito de 5.474 metros, con menor obra civil y sin invadir la Zona de Policía del Arroyo de Valdefuentes. La alternativa 2.2 de diseño sería la seleccionada, por ser más favorable desde el punto de vista ambiental.

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

Se realiza en el documento ambiental una identificación y análisis de los posibles impactos sobre los diferentes factores ambientales y en sus etapas principales (obras de construcción y acondicionamiento, montaje/desmontaje del Gran Premio, etapa de actividad y etapa de desmantelamiento), con una posterior valoración de los mismos.

De los impactos descritos por el promotor en la documentación, se destacan los siguientes:



Afección a la calidad del aire y cambio climático.

En la etapa de construcción, el uso de maquinaria será el principal contribuyente a las emisiones atmosféricas, generadas como resultado de la combustión de combustibles fósiles (CO₂, NO_x, SO₂, CO, PM10 y PM2,5), así como la emisión de partículas de polvo derivados de los movimientos de tierras. Debido a que la emisión de NO_x puede ser el precursor del ozono troposférico (O₃), la calidad del aire en los lugares donde se ejecuten las obras podría empeorar. Hay que destacar que el ozono registra valores por encima del umbral de protección para la salud en las estaciones de referencia cercanas al ámbito.

Para mitigar las emisiones atmosféricas derivadas de esta etapa, serán de aplicación diferentes medidas preventivas tales como cubrimiento de las cajas de los camiones con lonas, realización de riegos periódicos para evitar la dispersión de polvo, limitación de la velocidad a 20 km/h, adecuado mantenimiento de vehículos y maquinaria, etc., durante las obras.

Estas actividades serán de carácter temporal y el promotor considera que el impacto será compatible, no siendo significativo en las etapas de montaje/desmontaje del evento.

No obstante, en la etapa de competición, con vehículos de competición, helicópteros y camiones, se prevé una mayor emisión a la atmósfera de contaminantes, debiéndose establecer una serie de medidas preventivas para el impacto generado, que se considera de compatible a moderado.

Se plantean fundamentalmente medidas referidas a la movilidad inducida como el establecimiento de recorridos alternativos para el acceso y salida de los barrios de las Cárcavas y Valdebebas, diseño de itinerarios de acceso y salida destinados a VTC, taxis, etc., refuerzo del transporte público, etc.

Entre las medidas preventivas destacan las asociadas a fracción de partículas que quedan depositadas en el asfalto como consecuencia del desgaste de neumáticos, entre las que se encuentran las siguientes:

- Diseño e instalación del sistema de drenaje de la pista y zonas aledañas impermeables, garantizando la completa recogida de las aguas de lluvia vertida sobre el circuito, de modo que el material particulado no pueda ser arrastrado hacia áreas permeables.
- Limpieza en seco de las pistas tras la finalización de cada gran premio como parte fundamental de las labores de desmontaje, con tratamiento adecuado del material recogido. Esta limpieza debe producirse empleando mecanismos que eviten la re-suspensión del material acumulado (barredoras con aspiración).

Referente a la huella de carbono, el documento ambiental realiza unas estimaciones, teniendo en cuenta los principales aspectos de la fase de obra y funcionamiento, obteniendo unos resultados de 2.774 y 2.025 t CO₂eq, respectivamente, considerando el efecto sobre la huella de carbono compatible.

Por otra parte, en el documento ambiental se indica que, aunque el efecto de la isla de calor urbana es bajo en la zona norte del ámbito, el desarrollo del proyecto podría incrementar este fenómeno, elevando la exposición de la población a altas temperaturas.

El documento ambiental plantea una serie de medidas para reducir este impacto, algunas de ellas incluidas en la estrategia de sostenibilidad para la Fórmula 1 de la FIA como son: el fomento del uso del transporte de bajo o cero carbono (transporte público, bicicletas, vehículos eléctricos, etc.) o compensación de las emisiones de carbono generadas por los viajes de los asistentes para 2025, reducir el consumo de energía y utilizar energía 100% renovable para 2030, alcanzar una huella de carbono neta cero para 2030, medir, reducir y compensar las emisiones de carbono generadas por el evento o la restauración de los terrenos.

El promotor indica que además realizará un Estudio específico del proyecto sobre el consumo energético, las emisiones atmosféricas, y su contribución al cambio climático mediante el análisis de la huella de carbono, a partir del realizado en el Documento Ambiental. Dentro de la huella de

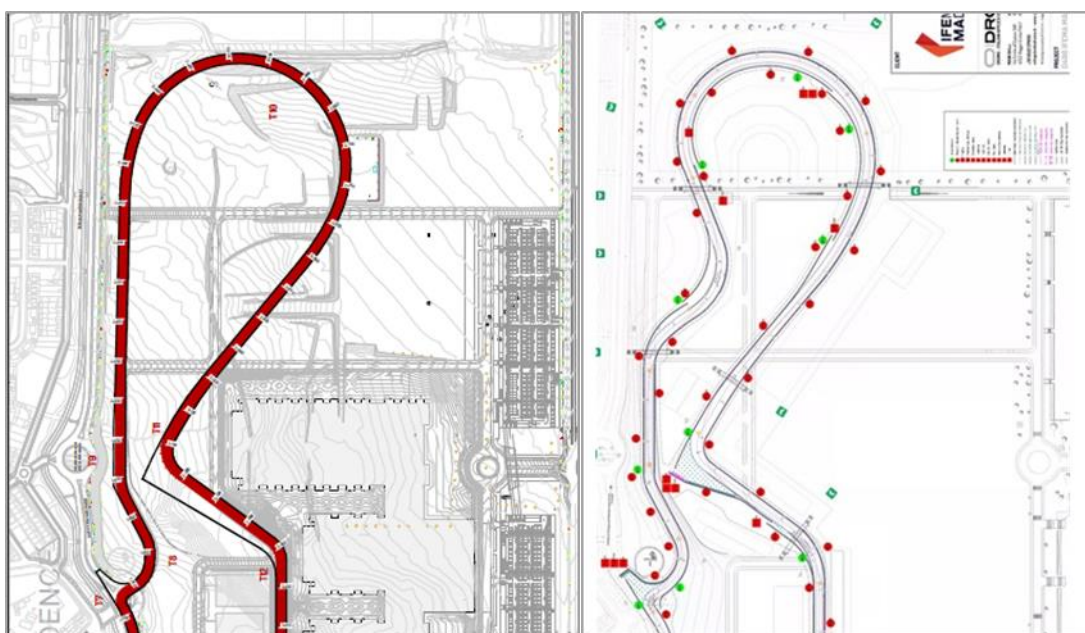


carbono, señala que se tendrá en cuenta el público que pudiera venir en avión, los materiales de construcción y mantenimiento, los productos y materiales que se usan durante el montaje y operación del Premio y sus fuentes de energía. Indica que el estudio deberá estar en consonancia con el Plan Nacional de adaptación al cambio climático 2021-2030, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 y la Guía “Medidas para la mitigación y la adaptación al cambio climático en el planeamiento urbano: Guía metodológica. FEMP-Red Española de Ciudades por el Clima, 2015” y tendrá en cuenta que se está elaborando una nueva Directiva de Calidad del Aire Ambiente, sustancialmente más estricta que la normativa hasta ahora vigente.

Sobre la calidad acústica del entorno, el promotor realiza un estudio acústico en el que confirma la existencia de dos zonas residenciales afectadas al oeste del circuito, al noroeste, las viviendas al norte de la M-11 del barrio de Valde las fuentes, en particular las que colindan con la ampliación de IFEMA situadas tras la calle Francisco Umbral tras la calle Florentino Rodríguez Alonso, paralela a la anterior (la distancia al circuito de las viviendas más expuestas de esta zona es de unos 40 m) y al suroeste, el entorno de la calle de las Pedroñeras, en la parte oriental del barrio de Canillas, así como la parte norte del barrio de La Piovera. (la distancia al circuito de las viviendas más expuestas de esta zona varía entre 320 y 500 m, aproximadamente), con niveles que serían superiores a los 80 dB durante los entrenamientos y las carreras siendo imprescindibles medidas correctoras.

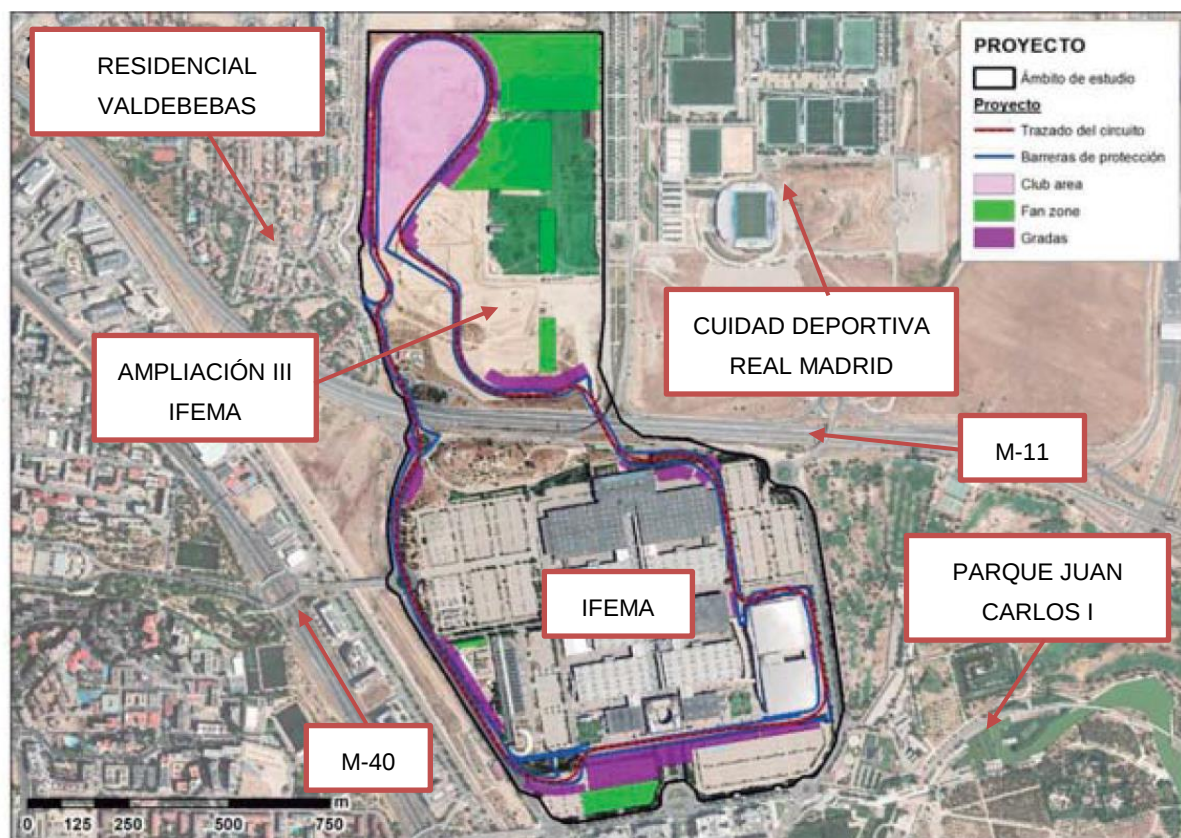
Del estudio de ruido el promotor concluye que la aplicación de medidas de mitigación como las barreras acústicas resulta útil pero no tanto como se esperaba debido tanto a la distancia de la fuente de emisión como al tipo y la altura de las fuentes sonoras consideradas (helicóptero). Considera sin embargo necesario el diseño de pantallas acústicas o medidas de atenuación a la propagación equivalentes en parte de los tramos T1, T3, T7-T9 del circuito para la protección del barrio de Valde las fuentes, indicando que el diseño de estas barreras debe ser optimizado en fases posteriores y la altura definitiva por tramos se adaptará al nivel de eficacia observado, desde los 3-4 m en la zona sur de la recta hasta los 5 m en la zona norte.

Por otra parte, propone modificar el trazado de la recta T9-T10 rectificándola hacia el interior y alejándola de las viviendas al noroeste, lo cual proporcionará, una mejora sustancial en los niveles de ruido transmitidos de hasta 5 dBA.



Trazado del circuito según la versión 016 del anteproyecto (izquierda) y modificación propuesta como medida preventiva (derecha). Fuente: IFEMA / Dromo





Trazado del circuito según versión 016

El promotor descarta la celebración de la categoría Porsche Mobil Supercup al no poder garantizarse la transmisión de niveles LAeq 5s por debajo de 90dBA, referencia mínima de protección auditiva del menor, así como la celebración de carreras de cualquier tipo más allá de las 23 h, la rectificación efectiva del trazado de la recta T9-T10 para alejarla de las viviendas más expuestas y la implantación de barreras acústicas en el frente noroeste del circuito, previo estudio y diseño detallados, la utilización de un helicóptero de última generación con hélice de rotor poco ruidosa y rotor de cola tipo fenestrón y la limitación de la altura de sobrevuelo del helicóptero a 100 m AGL y a 30 m del perímetro oeste del circuito en horizontal.

Además, el promotor prevé la monitorización del ruido durante la celebración de los grandes premios para evitar sucesos que excedan las predicciones realizadas y, en su caso, implantar medidas correctoras adicionales.

Considera el promotor que el conjunto de medidas correctoras previstas no logrará reducir los niveles a transmitir por debajo de los límites legalmente establecidos, por lo que, a pesar de la escasa duración de los entrenamientos y carreras responsables de dichos niveles (poco más de 13 h en total para cada edición anual) y de que los índices anuales quedarán dentro de los Objetivos de Calidad Acústica, será necesaria una suspensión temporal de dichos límites al amparo de lo dispuesto artículo 9 de la Ley 37/2003 o el artículo 19 de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica (OPCAT).

El promotor considera que el efecto del proyecto sobre el medio ambiente en la variable acústica, incluso los niveles transmitidos durante entrenamientos y carreras, no puede considerarse como severo debido a su corta duración y a que los índices acústico-ambientales a largo plazo se mantendrán dentro de los Objetivos de Calidad Acústica incluso en las zonas más expuestas al ruido del circuito. En todo caso y para mitigar los niveles transmitidos durante ese periodo (unas 13 horas al año) se han propuesto las medidas preventivas y correctoras anteriormente expuestas que redundarían en un impacto moderado. Además, el promotor prevé la realización de un plan

Informe de impacto ambiental del proyecto denominado "Circuito de carreras de Fórmula 1 en Madrid" Ref. SEA 67/24

de acción preventivo para minimizar estos impactos y hacerlos compatibles con el bienestar de la población.

El estudio realiza igualmente la simulación de los eventos sonoros más desfavorables previstos durante las obras, constatando el cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica de aplicación.

Con relación a la posibilidad de impacto por vibraciones, se señala en el documento ambiental que a pesar de los niveles sonoros emitidos por los vehículos de competición, causados principalmente por la emisión de los motores (de gran potencia, no silenciados y que operan a un régimen de revoluciones muy alto) y, en menor medida, por el ruido aerodinámico de las carrocerías a alta velocidad, los vehículos de competición presentan características (como la elevada superficie de contacto con la pista de cada vehículo, ligereza de los mismos, etc.) que en su conjunto, hacen que la transmisión de vibraciones al medio exterior sea un efecto despreciable. Por todo ello, la transmisión de vibraciones no se considera un efecto significativo del proyecto.

Cabe destacar que el proyecto contempla la instalación temporal de luminarias para mejorar la iluminación del circuito durante las tareas de mantenimiento. Sin embargo, los entrenamientos y las carreras se llevarán a cabo en horario de mañana o tarde, por lo que el efecto de estas luminarias sobre la contaminación lumínica de la ciudad no será significativo. Además, se prevé la instalación de paneles de publicidad e informativos.

Afección sobre la geología, geomorfología y suelos.

Los efectos sobre la geología, geomorfología y suelos derivados de movimientos de tierra y tránsito de maquinaria y vehículos son considerados por el promotor como poco significativos, con impactos que se consideran inexistentes o compatibles, dado que: la topografía solo será modificada en cierta medida en la parcela norte y aunque pudieran producirse derrames o vertidos accidentales, con las medidas preventivas y correctoras previstas y la adopción de buenas prácticas, serán minimizados en gran medida. Además, se señala que existe un Plan Preventivo de la Erosión para las obras de urbanización de la Ampliación III, estableciéndose cómo quedarían los taludes con sistema de manta de coco e hidrosiembra y zanjas drenantes una vez finalizada la urbanización.

Además señala el promotor que el trasiego de combustible en el interior del recinto, en concreto desde el aparcamiento donde se ubicarán los camiones refrigerados con los bidones herméticos de combustible hasta el *pit lane* se realizará utilizando camiones refrigerados y maquinaria especializada para transportar el combustible en bidones herméticos a la zona de *boxes*, quedando incluido en los procedimientos de seguridad para la competición de la FIA y deberá tener un apartado específico en el Plan de Autoprotección. Considera que la probabilidad de que se produzcan derrames accidentales es baja y en todo caso las zonas de riesgo se encuentran pavimentadas, por lo que valora el impacto como compatible.

El promotor propone la elaboración de un estudio geotécnico para la delimitación de las actuaciones del viario, además de medidas para prevenir la contaminación de los suelos como utilización de cubetos de contención en los depósitos de combustible o la impermeabilización del parque de maquinaria, instalaciones auxiliares y zonas de acopio de tierras y materiales.

Propone además medidas contra la erosión como la conservación de la vegetación natural del terreno hasta que sea necesario removerla, evitar la realización de zanjas en zonas con mayor escorrentía, incorporación de mulch (paja u otro material) hasta que se realice la restauración, Instalación de trampas de sedimentos. Además señala que, durante la celebración de las carreras, las zonas de suministro de combustible y zonas de almacenamiento deberán disponer de solera impermeabilizada y si fuera necesario, se ubicarán sobre cubetos de retención para evitar la contaminación del suelo por derrames accidentales, indicando que la gestión de los combustibles y otras sustancias potencialmente contaminantes corresponde a la empresa gestora de su transporte.



Afección a las aguas superficiales y subterráneas.

Parte de la zona norte es coincidente con la zona de policía del arroyo de Valdefuentes, no llevándose a cabo ninguna de las actividades relacionadas con la construcción del circuito en esta zona, no obstante parte de las instalaciones temporales (gradas y Fan Zone si se encuentran en esta zona. El promotor considera que los movimientos de tierra que se producirán en la zona pueden alterar las condiciones de drenaje de la parcela y que la pavimentación puede alterar las condiciones de infiltración natural, pudiendo igualmente producirse contaminación de las aguas como consecuencia de vertidos accidentales, valorando tales impactos como compatibles.

Afección a la vegetación y la fauna

Respecto a la obra civil destinada a la ejecución del circuito, dentro del actual recinto se verá afectada la cubierta vegetal de la parcela norte, compuesta por especies herbáceas ruderales y nitrófilas, así como 729 pies arbóreos (principalmente *Prunus cerasifera* y *Platanus x hybrida*) y zonas verdes del recinto ferial de IFEMA, de las calles Ribera del Sena, Vía Dublín y Francisco Umbral y de las 4 glorietas ubicadas en estas últimas, entre las que se encuentran las glorietas de Edimburgo y de Pascual Bravo.

El promotor analiza el tratamiento que correspondería en aplicación de la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid para el que parte de una serie de criterios en función de la especie, tamaño, edad, estado fitosanitario, singularidad, protección y valoración estética y funcional, que le lleva a concluir que se verán afectados 85 ejemplares que se consideran sustituibles de vivero por su escaso tamaño, 358 ejemplares trasplantables (32 con alta, 170 con media y 156 con baja probabilidad de arraigo) y 295 ejemplares no trasplantables (la mayoría con edad de 38 años).

La compensación estimada en aplicación de la ley alcanza los 9.238 árboles, cuyo objetivo es la reforestación y restauración de la parcela norte, realizando en ella la mayor parte de las plantaciones compensatorias estipuladas por la Ley 8/2005, e incorporar en esta área el trasplante de los tres olivos situados en la Glorieta de Edimburgo.

Considera el promotor que estas plantaciones mitigarán efectos negativos derivados de la implantación del proyecto, como el asociado al incremento de la isla de calor y los posibles impactos relacionados con el cambio climático derivados de la tala de ejemplares arbóreos, compensando la pérdida de vegetación y mejorando la capacidad del entorno para adaptarse a las condiciones climáticas cambiantes.

El promotor prevé además realizar un Estudio de detalle de arbolado, en el que se deberá establecer la afección real una vez conocidos los detalles de proyecto, y establecidas todas las medidas posibles de protección del arbolado existente (protección de los fustes mediante vendado con geotextil y colocación de entablillado atado con alambre hasta una altura aproximada de 2 m con respecto a la rasante natural), indicando aquellos ejemplares que deben ser trasplantados o, en su caso, compensados.

Además, señala que deberá realizarse durante las obras una correcta gestión de las tierras excavadas y en particular de la tierra vegetal, que se reutilizará para la restauración prevista de la parcela norte como medida compensatoria.

Sobre la fauna y los efectos sobre la conectividad inicialmente no se prevé la generación de una afección significativa, con impactos compatibles sobre la biodiversidad y fauna existente el recinto no presentaría coincidencia con corredores principales o secundarios de la red de corredores ecológicos de la Comunidad de Madrid, situándose el más cercano a aproximadamente 6 km al este del ámbito de estudio.

Con la finalidad de determinar la potencial presencia de especies de interés el promotor ha realizado una búsqueda de aquellas especies que han sido identificadas en las cuadrículas UTM de 10 x 10 km 30TVK47 y 30TVK48 y que cuentan con algún grado de catalogación en La Global Biodiversity Information Facility (GBIF), utilizando los avistamientos de fauna en la zona de



implantación de la actividad (consulta realizada el 18 de junio de 2024). Se concluye que es probable la presencia de las siguientes especies: petirrojo europeo (*Erithacus rubecula*) con 34 avistamientos en los alrededores del ámbito, lavandera blanca (*Motacilla alba*) con 25 avistamientos y carbonero común (*Parus major*), con 19 avistamientos.

El promotor indica que el recinto previsto se sitúa en zonas muy antropizadas, por lo que la fauna potencialmente presente en su interior y alrededores son especies muy adaptadas a los medios antrópicos.

No obstante, el promotor ha efectuado un estudio de los efectos potenciales que el ruido puede generar en la avifauna presente. Para ello, identifica las zonas verdes afectadas por el proyecto: Parque Juan Carlos I, Parque Felipe VI-Valdebebas, y los eriales ubicados en las zonas adyacentes al circuito concluyendo que dado que el evento se llevará a cabo de forma puntual y con un horario restringido (el conjunto de carreras en los tres días habituales suma unas 13h de competición al año), no se afectarán a las poblaciones de fauna presentes en el entorno en un largo plazo, tratándose de un efecto puntual, temporal y reversible y por tanto compatible sobre la fauna durante la etapa de actividad, asumiendo la implementación de las medidas derivadas del Estudio de efectos potenciales del ruido generado por el proyecto sobre la fauna.

El documento ambiental plantea, no obstante, una serie de medidas para reducir este impacto, algunas de ellas incluidas en la estrategia de sostenibilidad para la Fórmula 1 de la FIA como el aumento de la biodiversidad local y la cobertura arbórea en y alrededor del circuito.

Afección sobre el patrimonio cultural

Aunque el proyecto no interfiere directamente con el “Cerro del Castillo” (CM/079/0166) o Fortines de la Mata Espesa, éste bien está muy cerca del trazado del circuito. Durante la fase de funcionamiento, esta sección de la vía estará resguardada por barreras de protección de tipo Fencewalls y Tire. El promotor indica que, aunque se instalen dichas barreras en esta área, será necesario implementar medidas adicionales para prevenir cualquier impacto tales como su balizamiento en la etapa de ejecución de las obras, montaje y desmontaje del evento. Así considera que mediante el establecimiento de medidas preventivas el impacto será compatible en todas las fases previstas.

Respecto a las Vías Pecuarias, se podría ver afectada la denominada “Vereda de los Leñeros”. Esta vía, requiere una modificación en su trazado, independientemente del Proyecto. El promotor propone un nuevo trazado para la misma que partiría de la M-11, punto donde actualmente comienza la mencionada vía, discurriendo por el espacio libre público existente entre los suelos del dominio público ferroviario y la calle Ribera del Sena, hasta llegar a la Glorieta de S.A.R. Don Juan de Borbón y Battemberg.

Afección sobre el medio socioeconómico

En cuanto a las actividades económicas presentes en el entorno inmediato, al sur de los recintos feriales en el área conocida como Campo de las Naciones, existen numerosos edificios de oficinas, administrativos y de hostelería, afectados en diferente medida durante la preparación y, sobre todo, celebración de los grandes premios, principalmente en relación a la accesibilidad y el ruido, aunque algunos podrán ver su actividad incrementada independientemente de dichas afecciones, debido a la mayor asistencia de público.

En el entorno inmediato se ubica también el campo de Golf Olivar de la Hinojosa, contiguo con el tramo T19-T20 del circuito y cuya casa-club se sitúa a unos 200 m del mismo, sobre el que se prevén afecciones negativas por accesibilidad y ruido y cuya actividad se verá afectada negativamente, particularmente la actividad deportiva al aire libre, particularmente en los hoyos del recorrido corto, más próximo al circuito.

En la calle Francisco Umbral, en el lado norte de la M-11 se encuentra la gasolinera Shell Valdebebas, cuyo titular es la sociedad DISA, cuyo acceso durante la preparación y celebración del gran premio quedará afectado y consecuentemente su actividad probablemente interrumpida.



El promotor estima que la actividad, así como las fases de obra, montaje y desmontaje, puede producir molestias a la población en relación con el ruido ambiental y las afecciones a la movilidad, sin embargo, con la adopción de las adecuadas medidas preventivas, todos ellos – salvo el ruido – se podrán minimizar hasta hacerlos compatibles.

El proyecto incluye el establecimiento de un marco de relación con los diferentes grupos interesados en el desarrollo de este evento deportivo, poniendo particular foco en las comunidades sociales y económicas más próximas, para las que se prepararán programas específicos. Por tanto, el promotor considera que el desarrollo de la actividad tendrá un efecto positivo sobre el medio socioeconómico. En cuanto a las actividades económicas puntuales que pudieran resultar afectadas negativamente por su extrema cercanía al circuito, el promotor indica que se preverán medidas compensatorias a determinar en fases posteriores.

Vulnerabilidad del proyecto y el entorno ante riesgos de accidentes o catástrofes.

De acuerdo con las características y ubicación del proyecto, en el documento ambiental se consideran los riesgos de origen natural (fenómenos meteorológicos adversos como olas de calor y precipitaciones intensas) y riesgo de origen tecnológico o antrópico (derrumbe y colapso de infraestructuras, incendios, accidentes, etc.), señalando el promotor que las medidas exigidas por la FIA y las que se tomarán en el Plan de Autoprotección serán suficientes para que los riesgos no sean significativos.

Para garantizar el cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias el documento ambiental incluye un Plan de vigilancia ambiental específico en fase de obras, con visitas periódicas a obra, tras cada una de las cuales se redactará un acta donde se recojan las tareas realizadas durante la misma y el grado de cumplimiento de las medidas, redactando un Informe Final con los resultados obtenidos, con el control de la aplicación de los siguientes aspectos:

- Control de la protección de los Fortines de la Mata Espesa.
- Protección del arbolado.
- Control de la correcta protección del suelo.
- Control de la correcta gestión de residuos.
- Control de las emisiones acústicas y atmosféricas de la maquinaria

Lo mismo sucederá en fase de actividad, estableciendo el promotor como principio, la realización de un seguimiento individual de cada una de las ediciones del GP de España, con el objeto de verificar y constatar la correcta aplicación y eficacia de las medidas establecidas. Esta vigilancia será realizada por un responsable de seguimiento ambiental, ajeno a la organización, que deberá redactar una memoria ambiental en cada GP, así como una memoria anual, realizando una valoración conjunta con conclusiones prácticas.

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

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

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



PROCEDIMIENTO AMBIENTAL

Según la Ley 21/2013, la determinación del sometimiento o no a procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria debe realizarse en función de los criterios que recoge el Anexo III de dicha Ley, los cuales se basan tanto en las características de los proyectos como en su ubicación, así como en las características de los potenciales impactos del proyecto en cuestión.

En relación con las características del proyecto, se trata de la construcción de un circuito de carreras en el perímetro exterior del recinto ferial de IFEMA, así como en su Ampliación III, ocupando aproximadamente 144,01 ha, con una longitud total de 5.474 metros. El circuito se traza principalmente sobre viales ya existentes, parcela sur, con la excepción de un segmento en la parcela correspondiente a la Ampliación III de IFEMA, parcela norte.

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

El Servicio de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, indica que en el caso de que el proyecto incluya la construcción o ampliación de edificios, éstos deberán de contribuir a la flexibilidad de la demanda energética, gestionándola mediante almacenamiento térmico y la producción distribuida de energías renovables, para apoyar un sistema energético más fiable, sostenible y eficiente, de acuerdo con lo establecido en la Estrategia Energía, Clima y Aire- Horizonte 2030 de la Comunidad de Madrid. Así recomienda aprovechar la fortaleza que supone la alta irradiación solar en la región, para reducir el consumo de combustibles fósiles y la dependencia energética, propiciando el uso de tecnologías más eficientes como las bombas de calor. Desaconseja implantar una red de distribución de gas.

Recomienda para los tramos de circuito de nueva creación que no estarán abiertos al tráfico de vehículos, su aprovechamiento durante los periodos del año no afectados por la celebración del Gran Premio para la práctica deportiva y esparcimiento de los ciudadanos permitiéndose en ellos la circulación en bicicleta y vehículos de movilidad personal.

En relación con la ubicación del proyecto, la actuación se localiza en el municipio de Madrid, en la zona suroeste del distrito de Barajas, en los barrios de Corralejos y Timón. El Recinto cuenta con acceso al Sur por la Avenida del Partenón, al Este por la Vía de Dublín y la Avenida de Alejandro de la Sota, al Oeste por las calles Ribera del Sena y Francisco Umbral, y mediante túneles bajo la M-11, estando el suelo clasificado como Red General de Equipamiento y uso Dotacional de Servicios Colectivos (APE-16.11 Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas, y APE-21.10 Recinto Ferial).

El proyecto afecta a terrenos incluidos en el Plan Especial para la ampliación III del recinto ferial en área de planeamiento específico 16.11 “Ciudad aeroportuaria Parque de Valdebebas”, habiendo remitido el Área de Análisis Ambiental de Planes y Programas de esta Dirección General el Informe Ambiental Estratégico correspondiente al citado Plan. En febrero de 2021 se elabora el Plan Especial de Ampliación III de IFEMA, aprobado definitivamente en el BOCM N°. 159 de julio de 2021, cuyo objeto es 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. Asimismo, se encuentra en tramitación el Plan Especial de Definición de Redes en el APE 21.10. Como resultado de estas modificaciones, el APE 21.10 “Parque Ferial Juan Carlos I” pasa a denominarse APE M 21.10 “Parque Ferial Juan Carlos I y su entorno” (aprobado inicialmente con fecha 8 de julio de 2024 (BOCM nº 161) según lo informado por el Servicio de Evaluación Ambiental de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid,



Los usos urbanísticos del entorno inmediato son zonas verdes, residenciales, industriales y terciarios. En el centro del ámbito se localiza la infraestructura viaria M-11, al sur usos terciarios y recreativos/deportivos como el Parque de Juan Carlos I y el Palacio de Congresos. Al este se localiza la Ciudad Deportiva del Real Madrid, así como parcelas rústicas sin receptores, y al oeste usos residenciales.

Considerando ambas parcelas en conjunto, a una mayor distancia, al Norte se encuentra la urbanización de La Moraleja, en el término municipal de Alcobendas, junto con zonas verdes destinadas a campos de golf. Al Noreste se localiza el Hospital de Emergencias Enfermera Isabel Zendal, así como el Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. En las direcciones este, sur, sureste y suroeste, predominan los usos residenciales, correspondientes a los barrios de Barajas, Alameda de Osasuna, Palomas, Piovera y Hortaleza.

Las viviendas más próximas se encuentran a escasa distancia, de unos 40 m, no localizándose lejos usos dotacionales utilizados por personas vulnerables, como, el Hospital Enfermera Isabel Zendal, que se ubica a menos de 1 km hacia el noreste del área en cuestión, el centro de salud Madrid Salud Hortaleza, el Servicio Coordinador de Urgencias SUMMA 112, centros de educación especial Equipo de Atención Temprana Hortaleza y Aenilce, IES Gabriel García Márquez, CEIP Ramón Pérez de Ayala, CEIP Juan Zaragüeta, escuela de educación infantil Doña Francisquita y escuela infantil Boreal. En el entorno inmediato se ubica igualmente el campo de Golf Olivar de la Hinojosa, contiguo con el tramo T19-T20 del circuito y cuya casa-club se sitúa a unos 200m del mismo, sobre el que se prevén afecciones negativas por accesibilidad y ruido. En la calle Francisco Umbral, en el lado norte de la M-11 se encuentra la gasolinera Shell Valdebebas, cuyo titular es la sociedad DISA, cuyo acceso durante la preparación y celebración del gran premio quedará afectado y consecuentemente su actividad.

El ámbito de implantación del proyecto se encuentra además afectado por las servidumbres del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas. En este sentido el promotor propone medidas relativas a las servidumbres aeronáuticas como son: restricción de sobrevuelo al oeste del circuito según esquema de ENAIRE, vuelo de los helicópteros a la altura mínima establecida por AESA o solicitud de la preceptiva autorización para la utilización de medios que superen la cota máxima permitida.

El promotor identifica en el ámbito del proyecto la concesión de explotación de recursos de la Sección C) Sepiolita, denominada "Castellana" Nº 2186, vigente hasta el 22 de noviembre de 2067 cuya titularidad corresponde a TOLSA S.A. A este respecto, la Dirección General de Promoción Económica e Industrial informa que la Sepiolita se encuentra incluida en el Anexo del Real Decreto 647/2002, de 5 de julio por el que se declaran las materias primas minerales y actividades con ellas relacionadas, calificadas como prioritarias a efectos de lo previsto en la Ley 43/1995, de 27 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, que según su artículo 2 se declaran actividades prioritarias las de exploración, investigación, explotación, aprovechamiento, tratamiento y beneficio asociadas a las materias primas minerales referidas en el Anexo mencionado. Informa que la zona ocupada por el derecho minero denominado CASTELLANA, afectada por este proyecto, se encuentra calificada en el Planeamiento Urbanístico del Ayuntamiento de Madrid como "Terciario", existiendo sobre este derecho minero, en la zona de afección de este proyecto, diversas infraestructuras terrestres (Carretera M11) que haría improbable la explotación del recurso minero existente. Además, identifica el Permiso de Exploración de recursos de la Sección D) denominado "Geojarama Nº 3489, vigente hasta el 17 de junio de 2025.

Esa Dirección General considera que en el Documento Ambiental no se han tenido en cuenta la existencia de estos dos derechos mineros, no constando cálculos de las superficies ocupadas de los derechos mineros que se verían afectadas por la superficie del circuito de carreras y sus elementos accesorios. Considera que debe quedar acreditado en el expediente un mutuo acuerdo o las acciones tomadas para llegar a dichos acuerdos para conjugar ambos intereses públicos.

En este sentido el promotor indica que es imprescindible llegar a un acuerdo entre promotor y titulares de los derechos mineros afectados.



En cuanto a la calidad del aire en el ámbito de estudio, se han consultado los datos de la Red de vigilancia de la Calidad del Aire del Ayuntamiento de Madrid en la Memoria anual de la calidad del aire 2023. La estación de medición de la calidad del aire más cercana (a una distancia de aproximadamente 500 m al sureste del ámbito de estudio) es la estación de Juan Carlos I (Parque Juan Carlos I). Se trata una estación del tipo "suburbana", en la que se miden los siguientes contaminantes: NO₂ y O₃.

Comparando los valores registrados para los distintos contaminantes y los valores límite y objetivo para cada uno de ellos, la estación de Juan Carlos I (situada a unos 200 m) ha registrado como media anual 22 µg/m³, siendo una concentración menor al valor límite (40 µg/m³) para el dióxido de nitrógeno (NO₂) no existiendo superaciones del valor límite horario. En cuanto al ozono (O₃), el valor objetivo se ha superado 33 veces en el periodo comprendido entre 2021 y 2023, excediendo el máximo permitido de 25 días por año civil en promedio durante un periodo de 3 años. Además, el umbral de información se ha superado en seis ocasiones, aunque no se ha alcanzado a superar el umbral de alerta. Esta estación registra los valores más altos de O₃ del Ayuntamiento de Madrid para el año 2023.

En lo referente a la contaminación lumínica, aunque en el interior del recinto norte del ámbito no se observan fuentes emisoras de luz, sí las hay en la parcela donde se encuentran los pabellones de IFEMA. Además, debido a la proximidad del centro urbano de la ciudad y del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, existen numerosas fuentes de luz provenientes principalmente de la iluminación exterior de viales y edificaciones.

Por último, la situación acústica actual del entorno se define a partir de las áreas acústicas aprobadas por el Ayuntamiento de Madrid en 2018, y por los niveles de ruido para los períodos Día, Tarde y Noche, expuestos en el Mapa Estratégico de Ruido de Madrid (última versión correspondiente al año 2021). La delimitación de áreas acústicas vigente clasifica el área de exhibición de IFEMA como un área acústica de tipo c (sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y espectáculos), mientras que el lote de la ampliación Norte se clasifica como un área d (sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del c). Igualmente, el proyecto afecta a un área de tipo f (sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte) cruzando transversalmente en túnel la autopista M-11, y discurriendo por el tramo de la Vía Dublín, entre ésta y la Glorieta de Edimburgo. El circuito colindará con áreas acústicas tipo a) Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, como la zona residencial próxima a la calle Francisco Umbral y el Parque Juan Carlos I, y con áreas tipo d), como es la Avenida de Partenón.

Las principales fuentes de ruido reconocibles en el entorno del proyecto son las infraestructuras de tráfico rodado. En particular, se identifican las carreteras M-11 y M-40 y calles adyacentes (Avenida de las Fuerzas Armadas, Calle de Francisco Umbral y Avenida de Alejandro de la Sota). En los mapas de ruido se observa que los niveles de ruido en la zona más cercana a la principal fuente de ruido (autopista M-11) son del orden de 60-70 dBA para el periodo diurno y del orden de 55-65 dBA para el periodo nocturno. Estos valores están dentro de los objetivos de calidad de sonido aplicables.

La zona de implantación del proyecto y su entorno se localiza fuera de los espacios Red Natura 2000, de espacios naturales protegidos, montes en régimen especial, humedales o embalses protegidos. En cuanto a zonas protegidas recogidas oficialmente en el Plan Hidrológico de la parte española de la Demarcación Hidrográfica del Tajo 2023-2027), las instalaciones se encuentran dentro del área de captación de la zona sensible "EMBALSE DEL REY – ES030ZSENESECM844" de acuerdo con lo informado por la Confederación Hidrográfica del Tajo.

Desde el punto de vista hidrológico las parcelas donde se ubica el proyecto se encuentran en el área hidrográfica del Jarama-Manzanares, no existiendo ningún curso de agua en el interior del recinto; no obstante, una pequeña zona al norte del ámbito de estudio coincide con la zona de policía del Arroyo de Valdefuentes. La Confederación Hidrográfica del Tajo realiza en su informe



una serie de indicaciones en el ámbito de sus competencias en lo relativo al dominio público hidráulico, zona de servidumbre y zona de policía.

Respecto a las aguas subterráneas, el recinto y su entorno se ubican sobre la masa Manzanares-Jarama (030.010) de la Demarcación Hidrográfica del Tajo; esta masa estaría compuesta por los depósitos miocenos de la fosa del Tajo, así como por los sedimentos cuaternarios de los ríos Manzanares, Guadalix y arroyo Viñuelas, con una recarga producida principalmente por la infiltración del agua de lluvia y descarga hacia los cursos fluviales en las zonas de valle. La Confederación Hidrográfica del Tajo señala que se trata de una masa de agua que se encuentra en riesgo de no alcanzar el buen estado cuantitativo, según el Apéndice 15 del Plan Hidrológico del Tajo, señalando el Servicio de Evaluación Ambiental del Ayuntamiento de Madrid que el proyecto se encuentra dentro del perímetro de protección de aguas subterráneas en un área de acuíferos permeables por porosidad en una zona vulnerable a la contaminación.

Según la cartografía de Vías Pecuarias del Geoportal de la Comunidad de Madrid, se encuentran las siguientes vías pecuarias en las proximidades del ámbito de estudio: al Suroeste, adyacente al límite y cerca de la Calle de la Ribera del Sena, se localiza la "Vereda del Quinto"; al Noroeste, cerca de la Calle de Francisco Umbral, se encuentra la "Vereda de Valdecarros"; y atravesando de Norte a Sur las edificaciones de IFEMA, se sitúa la "Vereda de los Leñeros".

El Área de Vías Pecuarias de esta Consejería informa que actualmente se encuentra en tramitación el Plan Especial de Definición de Redes en el APE 21.10. "Parque Ferial Juan Carlos I y su entorno" con el objetivo, entre otros, de situar la vía pecuaria "Vereda de los Leñeros", actualmente intrusada, en otro lugar donde pueda cumplir con los usos propios de un dominio público pecuario y conforme a la Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid. Así, indica que tal y como informó durante la tramitación, no se aprecia inconveniente en cuanto al nuevo trazado propuesto, siempre y cuando se realice la pasarela sobre la M-11, que conectaría la "Vereda de Valdecarros" y la nueva "Vereda de los Leñeros".

En cuanto a las nuevas instalaciones proyectadas informa que no afectan a dominio público pecuario, no obstante ya que sí que limitan con dominio público pecuario y que no se detallan con exactitud las nuevas infraestructuras que se van a realizar, considera que el proyecto deberá tener en cuenta al mismo a fin de que no resulte afectado y no se instale ninguna de las nuevas infraestructuras en él. Recuerda que los usos de las vías pecuarias vienen establecidos en los artículos 30 al 40 de la Ley de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid, art. 33 y 34 del Decreto 7/2.001, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la C.M. (B.O.C.M nº 26, de 1 de febrero de 2021), así como en los art. 1, 14, 15, 16 y 17 de la Ley estatal 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias, indicando que cualquier otro uso o destino será incompatible con los de éstas.

Actualmente las parcelas previstas para la instalación del circuito cuentan con diferentes usos del suelo. Por un lado, la zona sur del ámbito se sitúa en su mayoría sobre una zona urbanizada ya consolidada, y por tanto de naturaleza artificial, correspondiente al actual recinto ferial de IFEMA.

Por otro lado, la zona norte del ámbito se encuentra mayormente compuesta por suelo no urbanizado o erial, con cierta presencia de vegetación natural, fundamentalmente compuesta por especies oportunistas, ruderales y arvenses de crecimiento espontáneo, adaptadas a medios degradados, así como vegetación catalogada como exótica invasora (ailanto). Asimismo, en el sector oriental de dicha zona se ubica un espacio especialmente acondicionado para la realización de eventos y festivales, caracterizado por su revestimiento de césped artificial, y en donde también están presentes diversas infraestructuras que proporcionan el soporte necesario para el desarrollo de estas actividades (actualmente en desmantelamiento).

El promotor identifica las zonas verdes que pueden verse afectadas por el proyecto: Parque Juan Carlos I, Parque Felipe VI-Valdebebas y Eriales ubicadas en las zonas próximas al circuito, que pueden servir asimismo como refugio de fauna.



Cabe destacar además, la presencia de arbolado urbano y zonas verdes a lo largo de la red viaria y en las glorietas de las calles de la Ribera del Sena, Vía Dublín y de Francisco Umbral, destacando los olivos localizados en la Glorieta de Edimburgo. Entre todas las zonas anteriormente mencionadas, se contabiliza un total de aproximadamente 2.566 ejemplares de arbolado en el interior del recinto ferial actual.

El promotor ha efectuado un inventario del arbolado que se verá afectado, inventariándose 729 ejemplares correspondientes a 25 especies diferentes, principalmente autóctonas de marcado carácter ornamental con edades hasta 38 años.

La Subdirección General de Parques y Viveros y la Subdirección General de Conservación de Zonas Verdes y Arbolado Urbano de la Dirección General de Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid, informa que, de las 23 teselas de arbolado afectado por las obras solicitadas, 17 de ellas están en el interior del recinto de IFEMA (arbolado privado) con un total de 682 árboles que será necesario trasplantar o talar y 47 Municipal, por estar en vía pública.

Además, los terrenos en los que se desarrolla el proyecto coinciden con el Bosque Metropolitano, se ubican dentro de la unidad de análisis denominada “UA.16.04.” del proyecto “Efecto mariposa” y se identifican como “susceptibles de transformación a zona verde”. Cabe señalar que, adyacente al ámbito de implantación del proyecto de circuito de Fórmula 1, en los terrenos situados entre la M-11, la calle Dublín y la vía férrea, se han desarrollado recientemente los trabajos de plantación de arbolado que forman parte de la primera fase de desarrollo del Bosque Metropolitano (Bosque Metropolitano “Campo de las Naciones” o “Bosque de los Abrazos Perdidos”).

Respecto al Bosque Metropolitano, la Dirección General de Planificación Estratégica del Ayuntamiento de Madrid informa que, el circuito proyectado se encuentra dentro del ámbito del PLAN ESPECIAL DE PROTECCION Y MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA VERDE BOSQUE METROPOLITANO-LOTE 2, aprobado inicialmente por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid el día 30 de marzo de 2023.

Respecto a la fauna, el área de estudio se localiza en las cuadrículas UTM 30TVK47 y UTM 30TVK48, que cuentan, según las bases de datos el IEET del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, con un total de 152 especies: 5 de anfibios, 13 de invertebrados (de las cuales, *Coenagrion mercuriale* y *Euphydryas aurinia* se encuentran recogidas en las categorías “Sensible a la alteración de su hábitat” y “Vulnerable” respectivamente en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas), 38 de mamíferos (de los cuales 7 especies se recogen en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas en las categorías vulnerable (*Rhinolophus hipposideros*, *Rhinolophus euryale*, *Plecotus austriacus*, *Plecotus auritus*, *Myotis myotis* y *Miniopterus schreibersii*) e interés especial (*Felis silvestris*), 14 de reptiles, 9 de peces continentales y 73 especies de aves (de las cuales 8 se recogen en el Catálogo Regional de Especies Amenazadas en las categorías de en peligro de extinción (*Tetrax tetrax* y *Falco neumannii*), vulnerable (*Ciconia ciconia* y *Falco peregrinus*) y de interés especial (*Apus pallidus*, *Caprimulgus ruficollis*, *Sylvia hortensis* y *Tyto alba*)).

En relación con los impactos del proyecto, durante la ejecución de obras de construcción del circuito, montaje y desmontaje de las instalaciones temporales se prevé la emisión de contaminantes atmosféricos y la generación de polvo, ruido y vibraciones como consecuencia de los movimientos de tierra, transporte de materiales y tránsito de vehículos y maquinaria, la ocupación de terreno y posibles daños a la vegetación existente, así como riesgo de contaminación del suelo y las aguas como consecuencia de vertidos accidentales de grasas, aceites y combustible de la maquinaria. Igualmente se prevé un aumento del tráfico de camiones en la zona.

Durante la celebración del evento se prevé la generación humos y gases producto de la combustión de los motores de los vehículos, helicópteros, la central de aire comprimido el grupo electrógeno, así como posibles emisiones gaseosas de compuestos orgánicos volátiles (COVs) procedentes de escapes accidentales durante las operaciones de suministro de combustibles durante las carreras. En el proyecto se señala que debido a que la emisión de NOx puede ser el



precursor del ozono troposférico (O₃), la calidad del aire en los lugares donde se ejecuten las obras podría empeorar.

El Área de Calidad Atmosférica de esta Dirección General informa que algunas de las actividades que se pretenden llevar a cabo en la fase de obras se encuentran incluidas como tal dentro del Catálogo de Actividades Potencialmente Contaminadoras de la Atmósfera (CAPCA), recogido en el Anexo IV de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y de protección de la atmósfera. y modificaciones posteriores.

Señala que las actividades clasificadas como Grupo A y B están sometidas a la autorización administrativa, tal y como establece la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, y el Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, mientras que las actividades clasificadas del grupo C se encuentran sometidas al régimen de Notificación.

Establece una serie de medidas preventivas y correctoras para minimizar los impactos producidos sobre la calidad del aire, que han sido incluidas en la presente Resolución.

La Subdirección General de Sostenibilidad, así como la Subdirección de Energía y Cambio Climático del Ayuntamiento de Madrid, establecen una serie de condiciones y consideraciones para la prevención y minimización de la contaminación atmosférica, que han sido incluidas en la presente Resolución.

Se producirán igualmente ruidos y vibraciones como consecuencia del tráfico de vehículos en carrera, los equipos de sonido, los helicópteros de retransmisión de TV, la afluencia de público y el desarrollo del evento. En este sentido, la Dirección General de Salud Pública recomienda valorar la elaboración una nueva huella acústica en la que se deberá tener en cuenta los efectos acumulativos o sinérgicos procedentes de otras fuentes importantes como son: tráfico viario, ferroviario, aeroportuario y el ruido emitido por los 335.000 asistentes previstos, además del ruido generado por eventos musicales y futuros desarrollos en el ámbito cercano como son la ampliación del IFEMA, el Proyecto Ágora y del Valdebebas Fintech District.

El Departamento de Control Acústico de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid indica que no se ha evaluado el cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica conforme a lo establecido en el artículo 15 del RD 1367/2007, considerando la contribución del evento deportivo completo (entrenamientos, carreras, exhibiciones, etcétera) sobre los niveles sonoros ambientales existentes ni tampoco el ruido durante la fase de obras y considera necesario que se evalúe la implantación de medidas correctoras viables para minimizar el impacto durante la realización del evento. El Área de Calidad Atmosférica de esta Dirección General informa sobre las carencias detectadas en el estudio acústico realizado por el promotor y solicita un nuevo estudio de ruido, efectuando una serie de indicaciones al respecto.

El documento ambiental recibido con fecha 10 de diciembre de 2024, contiene un nuevo estudio acústico en el que se tiene en cuenta además del ruido generado por los vehículos de Fórmula 1 y Fórmula 2, el de otras actividades (público, megafonía, sobrevuelo de helicópteros y ruido de las obras de construcción). No se tiene en cuenta el ruido generado por eventos musicales, que en todo caso serían posteriores a la celebración del Gran Premio, por lo que no son objeto del proyecto evaluado.

El Departamento de Control Acústico de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid analiza el contenido del nuevo estudio acústico en relación con las carencias detectadas, indicando que, una vez consideradas todas las medidas correctoras, no se alcanzaría el cumplimiento de los valores límite de inmisión de aplicación en las zonas residenciales potencialmente afectadas y que por lo tanto, para la celebración de este evento deportivo, se deberá aprobar la correspondiente suspensión de los índices de aplicación, en caso de que esté justificado su especial significación ciudadana, en virtud de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.



La Subdirección General de Estrategia y Calidad del Aire de esta Dirección General analiza el nuevo estudio acústico en relación a las carencias detectadas por el Área de Calidad Atmosférica señalando que, de acuerdo con el documento ambiental, se han considerado medidas favorables desde el punto de vista acústico, y que las simulaciones de los niveles de ruido, considerando la contribución de todo el evento deportivo muestra el cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica, produciéndose las superaciones de los niveles durante la celebración de los entrenamientos y carreras.

Este informe de la Subdirección General de Estrategia y Calidad del Aire recoge la valoración del documento ambiental que determina que el efecto del proyecto sobre el medio ambiente en la variable acústica, incluso dado lo elevado de los niveles transmitidos durante entrenamientos y carreras, no puede considerarse como severo debido a su corta duración y a que los índices acústico-ambientales a largo plazo se mantendrán dentro de los Objetivos de Calidad Acústica incluso en las zonas más expuestas al ruido del circuito. En todo caso y para mitigar los niveles transmitidos durante ese periodo (unas 13 horas al año) se han propuesto las medidas preventivas y correctoras anteriormente expuestas que redundarían en un impacto moderado.

Aún así, el conjunto de medidas correctoras previstas no logrará reducir los niveles a transmitir por debajo de los límites legalmente establecidos, de hecho, las viviendas próximas al circuito estarán expuestas a niveles de ruido que superarán los valores límite de inmisión establecidos en la normativa de aplicación, teniendo en cuenta también las numerosas y previsibles otras fuentes de ruido asociadas al evento (público, helicóptero de producción televisiva, megafonía). Por ello considera que existen efectos ambientales significativos con respecto a la contaminación acústica que no son evitados con el diseño actual del proyecto, por lo que propone una suspensión temporal de dichos límites al amparo de lo dispuesto en el art 9 de la Ley 37/2003 y el art 19 de la OPCAT del Ayuntamiento de Madrid.

En esta suspensión deberá constar expresamente la valoración de los eventuales efectos nocivos para la población detectados por el software empleado por el promotor en el estudio de ruido efectuado, según lo indicado en el artículo 7 y el anexo III del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, debiendo constar expresamente la evaluación de acuerdo con la Directiva 2020/367.

Por último, teniendo en cuenta el hecho de que no se puede estimar con precisión en el estado actual del proyecto y según se asevera en la documentación aportada, los efectos acústicos finales del mismo, establece una serie de condiciones a cumplir de manera previa a la fase de obras y explotación que han sido recogidas en la presente Resolución.

Dado que según indica el promotor es ineficaz la implantación de barreras acústicas de atenuación en la Fórmula 1 en general, la Dirección General de Salud Pública recomienda el desarrollo de mecanismos para la identificación, reconocimiento y difusión de buenas prácticas en relación a la gestión del ruido ambiental, así como la implantación de un Plan de minimización ante quejas y denuncias vecinales.

Desde el punto de vista de la sanidad ambiental, la Dirección General de Salud Pública indica que la presencia de polvo y partículas durante la apertura de zanjas y taludes puede contaminar torres de refrigeración y condensadores evaporativos con el consiguiente riesgo para la salud de la población. Identifica, las siguientes entidades con Torres de Refrigeración dentro de dicha área de influencia alrededor de las obras previstas: Endesa Servicios, Cámara Oficial de Comercio, Industria, Servicios, Coca Cola España, Zúrich, Roche Farma, S.A, Hotel Campo de Golf El Encin, Sanitas S. A. de Seguros, IFEMA y Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos, recomendando que los titulares sean informados anticipadamente del inicio de las obras con el objeto de que extremen las medidas de vigilancia y control del programa de mantenimiento higiénico-sanitario, conforme al Real Decreto 865/2003 de 4 de julio por el que se establecen los criterios higiénico-sanitarios para la prevención y control de legionelosis, indicando además que se deben aplicar las MTDs con



objeto de reducir la contaminación (Ej. humidificar los escombros y áreas con polvo, ajustar trabajos de demolición en función a la velocidad y dirección de los vientos dominantes...).

Esa Dirección General considera que se debe integrar en la documentación un Diagnóstico territorial por potencial afección de la población general (residente, ocasional y/o transeúnte y laboral) y establecimientos con población vulnerable.

En el documento ambiental recibido con fecha 10 de diciembre de 2024 se proporciona un listado de los servicios dotacionales con población vulnerable (centros de salud, hospitales, servicios de urgencias, centros educativos y parques y jardines, así como las áreas residenciales más próximas que pudieran verse afectadas).

Esa Dirección General indica que la implementación de Mejores Técnicas Disponibles (MTDs) y medidas de vigilancia son esenciales para minimizar los impactos descritos en la población adyacente, y se deben extremar si en el entorno cercano se identifican establecimientos con población vulnerable. En este sentido identifica los siguientes establecimientos con población vulnerable: CEIP Juan Zaragueta, Mi Primer Cole, EEI Doña Francisquita, ubicados en el entorno inmediato de la actuación y el Hospital Enfermera Isabel Zendal, algo más alejado a unos 930 m aproximadamente.

Considera esa Dirección General asimismo que se deberá incluir un apartado relativo a la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de catástrofes o de accidentes graves principalmente por incendios e inundación, debiendo contemplar la ubicación y diseño de las infraestructuras proyectadas dichos riesgos y su compatibilidad con los edificios y espacios del entorno inmediato. Recomienda contar con un Plan que contenga los sistemas y medios adecuados y necesarios de protección y extinción de incendios acorde a la instalación y conforme a la normativa vigente. El personal laboral tendrá los conocimientos necesarios sobre las medidas de precaución requeridas y los medios disponibles de protección. En este sentido se pronuncia igualmente el Área de Calidad Atmosférica de esta Dirección General que señala que considerando las actividades que se van a realizar, el interesado debe realizar un estudio de los efectos derivados de la vulnerabilidad del proyecto ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes considerando, entre otras cuestiones, los riesgos derivados del almacenamiento de combustibles, así como de una situación accidental en la que se vean afectados los vehículos y pueda dar lugar a una explosión o a la generación de posibles incendios. En este sentido el promotor se remite al Plan de Autoprotección previsto.

Establece finalmente una serie de requisitos y recomendaciones sanitario-ambientales respecto a la red de agua de consumo humano prevista en la zona norte, el riego con aguas regeneradas en la zona y vigilancia de plagas con repercusión en la salud pública, que han sido tenidos en cuenta e incluidos en la presente Resolución.

La Confederación Hidrográfica del Tajo indica que, de acuerdo con el visor del Sistema Nacional de Cartografía de Zonas Inundables (SNCZI), se observa la inexistencia de estudios oficiales relativos a dominio público hidráulico, zona de flujo preferente o Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundación en el ámbito de actuación. Este organismo establece determinaciones destinadas a la protección tanto de las aguas superficiales como de las subterráneas, recomendando entre otras cuestiones el empleo de técnicas de drenaje de aguas pluviales sostenible. Tales determinaciones se han recogido en la presente Resolución, al igual que las consideraciones realizadas por el Área de Calidad Hídrica de esta Dirección General para la prevención y corrección de impactos sobre el medio hídrico.

Los Departamentos de Recursos Hídricos y de Alcantarillado de la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes informan sobre los aspectos a tener en cuenta en el proyecto constructivo en relación con los servicios afectados de su competencia (Red de Agua Regenerada General y Red de colectores existentes).



La Dirección General de Servicios de Limpieza y Residuos del Ayuntamiento de Madrid indica que se debe estudiar la necesidad y conveniencia de instalar aseos portátiles o sanitarios durante el evento, conforme se establece en el artículo 16.3 de la Ordenanza 12/2022, de 20 de diciembre, de Limpieza de los Espacios Públicos, Gestión de Residuos y Economía Circular.

En cuanto a la generación de residuos esa Dirección General señala que actualmente la recogida y transporte de los residuos generados en el interior de los Pabellones se lleva a cabo con gestores privados contratados por IFEMA, por lo que se deberá definir, a la hora de hacer las solicitudes de contenedores, el sistema de recogida de residuos previsto para la retirada de los residuos domésticos o asimilables generados durante el evento (qué zonas se recogerán con gestor privado y si se solicitará la colaboración de los Servicios Municipales para otras).

A este respecto, el Área de Infraestructuras de esta Dirección General establece el marco jurídico de la producción y gestión de RCD, así como una serie de recomendaciones y prescripciones basadas en los principios de jerarquía de residuos y economía circular en cuanto al diseño del proyecto estableciendo asimismo medidas para prevenir y corregir los impactos ambientales derivados de la producción de residuos, que han sido incluidos en la presente Resolución.

La Subdirección General de Parques y Viveros y la Subdirección General de Conservación de Zonas Verdes de la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid indica que la obra a realizar afecta a 682 unidades arbóreas de titularidad privada que será necesario trasplantar o talar, informando que, el marco normativo vigente contempla la protección del arbolado como principio general de todas las actuaciones y el orden de prioridad con que deben ser aplicadas las acciones sobre el arbolado (mantenimiento y trasplante, y la tala como opción de último recurso), debiendo en caso de ser necesaria la tala, realizarse una compensación.

Indican que en el momento de solicitar la autorización de tala o trasplante el promotor deberá pronunciarse sobre la presencia o no de árboles catalogados conforme a las normas urbanísticas, además de presentar una memoria a la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes al objeto de que ésta realice un estudio pormenorizado árbol a árbol.

Concluye que del análisis que realiza sobre la documentación presentada por el promotor no se prevén efectos adversos significativos sobre el arbolado urbano presentes en los barrios por donde transcurre el circuito, siempre que se cumplan las previsiones y compensaciones que se deriven de la aplicación de la Ley 8/2005 y de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano que establecen que en el caso de que no pueda evitarse la afección por una obra a un árbol ni sea viable su trasplante procederá la compensación por la tala.

Señala que las plantaciones de compensación se llevarán a cabo preferentemente en el ámbito del recinto de IFEMA con el objetivo de recuperar el número de árboles que finalmente se determinen y, secundariamente, en los barrios del distrito de Barajas.

Informa por su parte la Dirección General de Planificación Estratégica del Ayuntamiento de Madrid que desde el punto de vista de las propuestas del Plan Especial del Bosque Metropolitano Lote 2, cuyo estado de tramitación es el de Aprobación Inicial, el circuito de Fórmula 1 proyectado no interfiere en la futura Avenida Forestal del citado Plan Especial. No obstante, dado que el proyecto prevé una serie de plantaciones compensatorias por la eliminación del arbolado necesario para su ejecución que se llevarán a cabo en parte en la parcela norte correspondiente a la ampliación de IFEMA, facilita una lista de especies arbóreas y arbustivas de las fichas de actuaciones forestales establecidas por el Plan Especial para el acondicionamiento de la Avenida Forestal, de forma que pueda tenerse en consideración en las plantaciones compensatorias que se deriven de la aplicación de la normativa autonómica y municipal sobre protección y fomento del arbolado.

La Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo informa sobre las infraestructuras de su competencia existentes y ampliaciones previstas en la zona como son:

- La Línea 8 con estación Campo de las Naciones en el acceso a IFEMA, al sur del trazado del circuito en la Avenida del Partenón, sobre la cual no se prevé afección en cuanto al trazado,



pero si en cuanto a la afluencia de usuarios al evento, que puede ser significativa, por lo que se deberá informar al explotador de la línea con la suficiente antelación al evento, para que éste valore las medidas a adoptar en la explotación y seguridad del servicio necesarias.

- Ampliación de la red de Metro de Madrid al barrio de Valdebebas. Informa que podría tener afección su construcción por el circuito de fórmula 1 y sus obras, en el tramo que discurre por la C/ Francisco Umbral, con la Estación 2 prevista en esta calle, y el tramo por la zona norte de la parcela que forma parte del ámbito del circuito, hasta la estación 3 (Intercambiador Ciudad de la Justicia) junto a la estación de Cercanías de Valdebebas.

El promotor, ha propuesto como medida preventiva la modificación del trazado de la recta T9-T10 para alejarse de las viviendas próximas, de manera que también se aleja del trazado de la ampliación, disminuyendo las posibilidades de interferencia.

Así, considera que el promotor deberá coordinarse con la Dirección General de Infraestructuras Transporte Colectivo para el desarrollo de su proyecto constructivo y ejecución de sus obras del circuito de Fórmula 1 y obtener con carácter previo al inicio de las obras la autorización preceptiva de la Dirección General de Infraestructuras Transporte Colectivo, por encontrarse parte del ámbito de su actuación en futura zona de protección ferroviaria y en caso de ampliación del ámbito de actuación o nuevas actuaciones que se realicen en las inmediaciones del trazado o infraestructura ferroviaria descritas, debe ser comunicado para verificar la compatibilidad de las mismas con las condiciones de explotación y seguridad de las líneas de ferrocarril metropolitano.

La Dirección General de Planificación e Infraestructuras de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid considera que la implantación del circuito de Fórmula 1 correspondiente al Gran Premio de España, supondrá una serie de obras de adecuación en las vías públicas: C/ Ribera del Sena, C/ Vía de Dublín y C/ Francisco Umbral. Esto incluye la modificación de cuatro glorietas: glorieta de Edimburgo, glorieta de Dublín, glorieta de Francisco Umbral y glorieta de Fortines de Mata Espesa. Dichas obras supondrán afecciones a elementos de la sección transversal como la demolición parcial de las aceras, medianas y anillos centrales de las glorietas indicando que estas adaptaciones habrán de ser reversibles una vez finalizado el circuito, proponiendo una serie de medidas para su reconstitución.

Considera esa Dirección General como cambios definitivos las modificaciones en las pendientes transversales y longitudinales de las vías e indica han de garantizar, por un lado, una superficie de rodadura óptima y segura para los vehículos de Fórmula 1 y, por otro lado, no interferir en el tráfico diario y que la seguridad vial no se vea comprometida.

La Dirección General de Conservación de Vías Públicas del Ayuntamiento de Madrid considera que los factores ambientales que pueden resultar potencialmente afectados, en relación con sus competencias son los relacionados con las infraestructuras y servicios existentes en la vía pública, referido a su funcionamiento y continuidad, pavimentos, obras de paso y alumbrado público, por lo que establece una serie de condiciones que han sido incluidas en la presente Resolución.

La Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid informa que el trazado del circuito proyectado originara afecciones a la Red de Carreteras del Estado en Madrid por dos cruces subterráneos bajo la autovía M-11, modificación de glorietas de acceso y emplazamiento de las gradas, estableciendo una serie de prescripciones, que ha sido recogidas en la presente Resolución.

Teniendo en cuenta que, de acuerdo con lo indicado por el promotor, una de las estrategias más importantes de la Fórmula 1 es la centrada en la sostenibilidad, de manera que cada carrera debe poder calificarse como "Fórmula 1 Sostenible" con un primer hito en 2025 y un segundo hito de 2030, de acuerdo con los indicadores establecidos (porcentaje de residuos y materiales reciclables o reutilizables, espectadores que se desplazan en transporte público o medios poco contaminantes o emisiones debidas al transporte, esta Resolución prevé la elaboración de un plan de vigilancia que recoja estos aspectos, evalúe su significación y proponga en su caso medidas para una mejora continua.



A la vista de la propuesta técnica elevada por la Subdirección General de Impacto Ambiental y en aplicación del artículo 47 de la citada Ley 21/2013, que determina que el órgano ambiental de la Comunidad de Madrid decidirá, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y basándose en los criterios recogidos en el Anexo III, si alguno de los proyectos y actividades mencionados en el artículo 7.2 de la Ley 21/2013 deben o no someterse a evaluación de impacto ambiental ordinaria, esta Dirección General

RESUELVE

Que respecto al proyecto examinado denominado “Circuito de carreras de Fórmula 1 en Madrid”, promovido por IFEMA MADRID en el término municipal de Madrid, y **únicamente en el caso de que se disponga de la suspensión de los índices de calidad acústica**, en virtud de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, emitida por el Ayuntamiento de Madrid, **no se considera necesario que la alternativa 2 seleccionada en la documentación ambiental presentada, sea sometida al trámite de evaluación de impacto ambiental ordinaria previsto en la Sección 1.ª del Capítulo II del Título II de la Ley 21/2013, siempre que se cumplan las condiciones que se describen a continuación.**

En caso de no obtenerse la mencionada suspensión de los índices de calidad acústica, el proyecto de “Circuito de carreras de Fórmula 1 en Madrid”, a la vista del estudio acústico presentado por el promotor y de los informes emitidos por el Departamento de Control Acústico de la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid y del Área de Calidad Atmosférica de esta Dirección General, se considera que requeriría de su sometimiento al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinario antes de su autorización.

1. INFORMES Y AUTORIZACIONES SECTORIALES

- 1.1. **Antes de la autorización sustantiva, se deberá disponer de la resolución que autorice la suspensión de los índices de calidad acústica emitida por el Ayuntamiento de Madrid**, al amparo de lo dispuesto artículo 9 de la Ley 37/2003 y en el artículo 19 de la OPCAT del Ayuntamiento de Madrid
- 1.2. Antes del inicio de las obras o de las diferentes fases en las que se desarrolla el proyecto, según les resulte de aplicación, se deberá contar con los siguientes informes favorables o autorizaciones, según corresponda:
 - Autorizaciones o tramitaciones urbanísticas que resulten preceptivas, otorgadas por el Ayuntamiento de Madrid, tal y como se indica por la Dirección General de Planeamiento del Ayuntamiento de Madrid.
 - Autorización de la Confederación Hidrográfica del Tajo:
 - Para el montaje/desmontaje de las gradas y Fan Zone, así como para cualquier otra actuación en la zona de policía del arroyo de Valdefuentes (incluido el vallado).
 - En su caso, para la reutilización de aguas depuradas para riego.
 - Informe del departamento correspondiente del Ayuntamiento de Madrid respecto a la memoria de sostenibilidad referida en el punto 1.4.
 - Antes del inicio de las talas en cada una de las zonas, autorización de la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid para las actuaciones de poda, tala o trasplante del arbolado afectado de acuerdo con lo establecido en el punto 6.2 de la presente Resolución.
 - Informe favorable de la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes respecto a los planes de restauración referidos en el punto 2.2 y 6.9 de la presente Resolución.
 - Informe/autorización/comunicación, según corresponda, de los diferentes departamentos del Ayuntamiento de Madrid respecto a las diferentes actuaciones a desarrollar en la red de alcantarillado municipal, afecciones al pavimento, obras de paso



y otras estructuras existentes, modificación del alumbrado público, solicitud de contenedores y el sistema de recogida de residuos previsto para la retirada de los residuos domésticos o asimilables generados durante el evento, acceso al transporte público, etc.

- Informe/autorización de la Dirección General de Transportes y Movilidad respecto a las características y limitaciones de la plataforma de aterrizaje de helicópteros prevista.
- Autorización de la Dirección General de Infraestructuras Transporte Colectivo, por encontrarse parte del ámbito de su actuación en futura zona de protección ferroviaria.

En caso de ampliación del ámbito de actuación o nuevas actuaciones que se realicen en las inmediaciones del trazado o infraestructura ferroviaria descritas, debe ser comunicado para verificar la compatibilidad de las mismas con las condiciones de explotación y seguridad de las líneas de ferrocarril metropolitano.

- Autorización de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y movilidad sostenible, previa aportación del correspondiente proyecto constructivo (o el proyecto de ejecución de la obra) y demás documentación técnica necesaria en atención a las obras que afecten al viario estatal.
- En lo referente al resto de servicios afectados, deberá recabarse autorización específica del titular de cada servicio a las modificaciones que se propongan en la zona de afección.

- 1.3. Con carácter previo a la ejecución del proyecto o puesta en funcionamiento de los equipos, según el caso, el promotor deberá identificar las actividades que serán llevadas a cabo y determinar si están catalogadas y si están sometidas a Autorización o Notificación, según la Ley 34/2007, de 15 de noviembre y Real Decreto 100/2011, de 28 de enero.

En el caso de que estas actividades tuvieran lugar en la fase de explotación, el promotor deberá presentar ante el Área de Calidad Atmosférica de esta Dirección General la documentación pertinente para la tramitación de su solicitud de Autorización como actividad potencialmente contaminadora de la atmósfera o Notificación según el caso. Si se trata de actividades catalogadas que se realizan únicamente en la fase de obras, se deberá consultar sobre la necesidad de solicitar Autorización o Notificación para dichas actividades.

- 1.4. De acuerdo con lo previsto en la Disposición adicional primera de la Ordenanza 4/2021, de 30 de marzo, de Calidad del Aire y Sostenibilidad del Ayuntamiento de Madrid se deberá presentar ante la administración municipal con anterioridad a la celebración de cada Gran premio, una memoria de sostenibilidad anual que recoja las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que garanticen su sostenibilidad. Dicha memoria deberá incluir las prescripciones de la presente Resolución.
- 1.5. De acuerdo con lo informado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Madrid, la señalización y cortes de tráfico que sean estimados necesarios durante el transcurso de la prueba deberán ser sometidos a la autorización previa del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como de la Dirección General de Tráfico, y deberán correr a cuenta del promotor de la prueba. Del mismo modo, en caso de cortes de calzadas, se deberá prever los itinerarios alternativos que, igualmente, se someterán al procedimiento indicado con anterioridad.
- 1.6. De forma previa al comienzo de las obras, se notificará a esta Dirección General la fecha de inicio de las mismas, para poder llevar a cabo el seguimiento de las condiciones establecidas en este Informe de Impacto Ambiental.



2. CONDICIONES GENERALES DEL PROYECTO

- 2.1. De acuerdo con lo informado por la Dirección General de Conservación de Vías Públicas del Ayuntamiento de Madrid, se cumplirá, en todo momento, lo especificado en la Normalización de Elementos Constructivos para Obras de Urbanización y Pliego de Condiciones Técnicas Generales, aplicables a la Redacción de Proyectos y Ejecución de las Obras Municipales. Igualmente, se observará en todo momento lo dispuesto en la vigente Ordenanza de Diseño y Gestión de Obras en Vía Pública y en la Ordenanza Reguladora de la Señalización y Balizamiento de las Ocupaciones de las Vías Públicas por la Realización de Obras y Trabajos.
- 2.2. El Proyecto Constructivo deberá incorporar, entre otros, los siguientes aspectos incluidos en el Documento Ambiental y prescritos por los distintos organismos consultados:
- Se modificará el trazado de la recta T9-T10 rectificándola hacia el interior y alejándola de las viviendas al noroeste. Tras la inclusión de esta medida en proyecto deberán recalcularse las medidas de apantallamiento acústico y su efectividad.
 - El proyecto de ejecución deberá recoger la definición constructiva de las pantallas acústicas propuestas en el Estudio Acústico que acompaña al Documento Ambiental evaluado o medidas alternativas de atenuación de la propagación de ruido de eficacia igual o superior.
 - De acuerdo con lo informado por la Subdirección General de Estrategia y Calidad del Aire se recomienda valorar específicamente la posibilidad de transmisión de vibraciones a las viviendas y poder establecer medidas de minimización en caso necesario.
 - Se incluirá el correspondiente acuerdo con los titulares de los derechos mineros afectados.
 - En la ejecución de las actuaciones previstas se procurará minimizar la producción de residuos, tanto en la fase de construcción como de explotación y se facilitará la reutilización de los residuos generados.
 - Se deberán considerar medidas que contribuyan al ahorro en la utilización de recursos naturales, y en particular el uso de áridos y otros productos procedentes de la valorización de residuos, incluyendo en los pliegos de prescripciones técnicas particulares, siempre que sea técnicamente viable, la exigencia de un porcentaje mínimo de utilización de árido reciclado. Si se pretende utilizar en la obra el árido reciclado, el residuo valorizado como árido reciclado deberá haber obtenido la declaración del fin de la condición de residuo conforme a la normativa vigente.
 - Se debe considerar la inclusión de cláusulas en los procedimientos de adjudicación de contratos de obra que permitan una mayor valoración de las ofertas que supongan menor generación de residuos o que utilicen en las unidades de obra, áridos u otros productos procedentes de valorización de residuos por encima de los mínimos exigidos en el pliego de prescripciones técnicas del proyecto.
 - Tal y como se recoge en el documento ambiental se elaborará un estudio de movilidad definitivo, tanto vehicular como peatonal donde se incluya la movilidad del personal y de los propios equipos, así como la congestión del tráfico en las carreteras afectadas por la celebración del evento, que establezca las medidas necesarias para minimizar problemas. Este plan deberá tener en cuenta las medidas establecidas en el Plan de Mejora de la Calidad del aire que figura como Anexo 2 de la Estrategia de Energía, Clima y Aire de la Comunidad de Madrid-Horizonte 2030 y ser conforme con lo establecido en la Ordenanza de Movilidad Sostenible de 5 de octubre de 2018.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestion.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: **0981726794439030228795**

De acuerdo con lo informado por la Demarcación de Carreteras del Estado, el estudio de movilidad deberá analizar y dimensionar las repercusiones de la puesta en servicio del nuevo circuito en el viario estatal (M-11 y M-40), a efectos de comprobar que se mantiene inalterado el nivel de servicio por la celebración de los eventos programados.

- Se elaborará una Guía de Buenas Prácticas que incluya entre otros, procedimientos de ejecución que minimicen las emisiones sonoras.
- Se elaborará un plan de control de la erosión que incluya una adecuada gestión de las aguas de escorrentía conforme al artículo 9 de la Ordenanza de Gestión y uso Eficiente del Agua de la Ciudad de Madrid, de modo que se minimice el arrastre incontrolado de materiales y la contaminación de los recursos hídricos. Este plan debe ser tenido en cuenta en el diseño de las infraestructuras en la parcela norte.
- Deberá tenerse en cuenta como posible servicio afectado, en la redacción del proyecto de construcción, la zona por la que discurre la Red de Agua Regenerada General del Ayuntamiento de Madrid en el área de actuación.
- De acuerdo con lo informado por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid y recogido en el Documento Ambiental, se elaborará un estudio detallado del proyecto sobre el consumo energético, este estudio deberá incluir un estudio específico sobre ahorro y eficiencia energética que contemple el consumo de energía primaria no renovable y la reserva de una superficie equivalente al 50 % de la ocupación de la parcela para la instalación de sistemas de aprovechamiento de energía solar en consonancia con el artículo 44 de la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (OCAS).
- Se incluirá un Plan de Autoprotección donde se describirá el detalle de todas las acciones y medidas encaminadas a prevenir y controlar los riesgos para las personas y los bienes, considerando, de acuerdo con lo informado por la Subdirección General de Estrategia y Calidad del Aire, los riesgos derivados del almacenamiento de combustibles, así como de una situación accidental en la que se vean afectados los vehículos y pueda dar lugar a una explosión o a la generación de posibles incendios.

Como capítulo específico del Plan de Autoprotección y de acuerdo con lo indicado en el Documento Ambiental se incluirá un Plan de Emergencia Climático que garantice una eficaz respuesta a situaciones de emergencia causadas por olas de calor, fuertes vientos, tormentas eléctricas, fuertes lluvias, granizo, y cualquier otra situación climática peligrosa que pueda producirse. Además, deberá cumplirse con los Art 6 y 15 de la Ley 17/1997, de 4 de julio, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas (LEPAR), en cuanto a las condiciones de seguridad, higiene y comodidad.

- De acuerdo con lo recogido en el Documento Ambiental, se elaborará un estudio de seguridad aeronáutica.
- El promotor deberá coordinarse con la Dirección General de Infraestructuras Transporte Colectivo para el desarrollo de su proyecto constructivo y ejecución de sus obras.
- Se incluirán las prescripciones establecidas por la Demarcación de Carreteras del Estado en la Comunidad de Madrid, debiendo ser informado favorablemente por ese organismo conforme a lo establecido en el punto 1.1 de la presente Resolución.
- Se deberá incluir un Plan de Restauración de la parcela norte de acuerdo con las determinaciones del punto 6.10 de esta Resolución en el que se detallen las áreas de intervención, las especies vegetales a establecer, y las técnicas de trasplante y plantación a emplear.



- Se elaborará un Plan de Gestión de Residuos incluyendo la identificación y categorización de los diferentes tipos de residuos resultantes de la actividad. Además, se deberá cuantificar su volumen, detallando el proceso de gestión implementado para su reciclaje o traslado a vertedero.

Se deberá incluir un estudio de gestión de residuos de construcción y demolición que debe contener al menos las obligaciones establecidas en el artículo 4.1.a) del Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, y entre ellas las medidas para la prevención de residuos y las operaciones de reutilización, valorización o eliminación a que se destinarán los residuos que se generan en obra. Entre otros aspectos se deberá estimar la cantidad de residuos generados, así como hacer una valoración de los costes derivados de su gestión que deberá formar parte del presupuesto del proyecto.

A la hora de definir la gestión prevista de los RCD se deberán considerar alternativas que faciliten la consecución de los objetivos previstos en el Plan de Gestión de Residuos de Construcción y Demolición de la Comunidad de Madrid y en el Plan Estatal Marco de Residuos (PEMAR) 2016-2022 o los que estén vigentes en el momento de ejecución del proyecto:

- Se deberá estudiar la necesidad y conveniencia de instalar aseos portátiles o sanitarios durante el evento, conforme se establece en el artículo 16.3 de la Ordenanza 12/2022, de 20 de diciembre, de Limpieza de los Espacios Públicos, Gestión de Residuos y Economía Circular.
 - Se incluirá un Plan de Gestión de Plagas (PGP) durante la fase de ejecución de las obras, con medidas de vigilancia a través de indicadores de presencia principalmente en aquellos puntos críticos del proyecto.
 - El Presupuesto del Proyecto deberá incluir los costes de ejecución de las medidas contempladas tanto en el Documento Ambiental como en la presente Resolución.
- 2.3. De acuerdo con lo informado por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, se estudiará su recomendación de celebración del Gran Premio en los dos trimestres centrales del año, periodos donde pueda minimizarse la incidencia en los niveles de dióxido de nitrógeno (NO₂).
- 2.4. De acuerdo con lo informado por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, se estudiará la utilización de asfalto fonoreductor con tratamiento fotocatalítico con objeto de disminuir el impacto acústico y evitar que la emisión de gases contaminantes producto de la combustión de los vehículos de carreras se disperse en la atmósfera.
- 2.5. Con el objeto de minimizar los impactos al medio ambiente y evitar molestias inducidas a la población, se deberá contar con la presencia, a pie de obra, de un técnico especialista en disciplinas ambientales, que dependerá de la Dirección de Obra y será responsable del seguimiento de todas las medidas preventivas y correctoras.
- 2.6. Según se establece en la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental, cuando el titular resulte responsable, se deberán adoptar y ejecutar las medidas necesarias de prevención, de evitación y de reparación de daños medioambientales y sufragar sus costes, cualquiera que sea la cuantía.

3. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DE LA CALIDAD DEL AIRE Y CAMBIO CLIMÁTICO

- 3.1. Conforme a lo expuesto en el documento ambiental, en fase de explotación, se elaborará un estudio de detalle de las emisiones atmosféricas, huella de carbono y variación de las temperaturas, y su contribución al efecto isla de calor y al cambio climático, tomando como base el ya realizado.



- 3.2. Se tomarán cuantas medidas sean necesarias para minimizar la producción y dispersión de contaminantes atmosféricos durante las obras. Así:
- Las instalaciones en las que se maneje y almacene material pulverulento se mantendrán limpias, de forma que se minimicen las emisiones de partículas al exterior.
 - La vía de acceso, los viales interiores, las explanadas de acopio, etc. estarán constituidos por materiales con alto grado de compactación y se mantendrán limpios de acumulaciones de polvo no controladas.
 - Se controlará el llenado de la caja de los camiones con el fin de evitar el rebose y caída del material transportado.
 - Se deberá realizar un vallado o cerramiento sólido de la instalación o partes de ella para favorecer una menor velocidad del viento y una menor dispersión del material pulverulento.
 - Se instalarán pantallas o cortinas cortavientos en las zonas próximas a receptores sensibles. Dichas cortinas deberán tener la altura y dimensiones adecuadas para evitar la dispersión de las emisiones que se pretenden controlar.
 - En caso de acopios de material: deberán estar limitados en altura, de manera que se reduzca la dispersión de partículas a la atmósfera, sobre todo durante días de fuertes vientos. El número de acopios será el menor posible (se considera preferible menos acopios más grandes que muchos pequeños). Con carácter general, se reducirá la velocidad y la altura de caída de material a los acopios. En caso necesario, se instalarán apantallamientos perimetrales para proteger los acopios de material del viento, ya sea mediante cortinas cortavientos, vallas, plantaciones, montículos o taludes.
 - En días de fuertes vientos se minimizará la actividad susceptible de generar emisiones difusas.
- 3.3. De acuerdo con lo informado por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, la memoria de sostenibilidad anual a la que se refiere en el punto 1.3 de la presente Resolución deberá incluir
- Medidas correctoras para reducir la emisión de compuestos orgánicos volátiles (COVs).
 - Medidas adicionales que se adoptarán desde la organización del Gran Premio en el caso de que se active en la ciudad el Protocolo por episodios de contaminación por dióxido de nitrógeno (NO₂) o partículas.
 - Análisis de la huella de carbono, con un cálculo cuantitativo de emisiones directas (alcance 1), indirectas (alcance 2) y semicuantitativo con medidas concretas para minimizar dicha huella en lo que respecta a cadenas de suministro de productos y servicios (alcance 3).
- 3.4. Se recomienda el aprovechamiento de energías renovables (paneles fotovoltaicos, geotermia, aerotermia) mediante la habilitación de espacios para su generación y almacenamiento. Se considera adecuada la integración de los paneles fotovoltaicos en los elementos de sombreado entre otras ubicaciones, cumpliendo el CTE HEO (limitación del consumo energético) y el HE 4 (Contribución mínima de energía renovable para cubrir la demanda de agua caliente sanitaria) del Código Técnico de la Edificación.
- 3.5. De acuerdo con lo informado por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental se incrementará el número de aparcamientos para bicicletas y otros vehículos de movilidad personal (VMP) en el interior del recinto, dotándose a algunas de esas plazas con un punto de recarga eléctrica.



- 3.6. Se emplearán aquellas MTDs encaminadas a minimizar los efectos sobre el cambio climático, mediante el ahorro y la eficiencia energética que resulten viables, tales como: instalación en los sistemas de climatización, ventilación e iluminación de sistemas de última generación, con la máxima eficiencia energética, un funcionamiento silencioso y el uso de materiales no contaminantes, implantación de alumbrado LED, pavimentos y materiales constructivos absorbentes, pavimentos e instalaciones con colores claros y refractantes que ayudan a evitar el sobrecalentamiento de las superficies, etc. Se recomienda incluir medidas específicas alineadas con las directrices del Programa Madrid + Natural, que engloba un conjunto de soluciones basadas en la naturaleza.

En este sentido, con el objetivo de reducción del efecto isla de calor, aumento de la biofilia, reducción de la huella de carbono, mejora la calidad del aire, se estudiará la implantación de cubiertas vegetales en los edificios de IFEMA. Estos jardines deberán mantenerse al menos hasta asegurar la supervivencia de las plantaciones previstas como compensación de la huella de carbono.

- 3.7. Con el objetivo de seguimiento de las emisiones de contaminantes atmosféricos y emisiones acústicas, se dispondrán carteles informativos en aquellos puntos donde se detecten mayores impactos al respecto.
- 3.8. Con el objeto de evitar la contaminación atmosférica y acústica, la disminución de la huella de carbono y suponer un legado de sostenibilidad ligado al evento, el suministro de energía eléctrica tanto en las obras como durante la celebración del evento deberá realizarse mediante conexión a la red eléctrica general. De no ser posible tal conexión se utilizarán sistemas de autoconsumo de energías renovables (fotovoltaica) y acumuladores de energía sin combustión (baterías/pilas de combustible con hidrógeno verde) conforme al artículo 37 de la Ordenanza de Calidad del Aire y Sostenibilidad (OCAS).

En caso excepcional, debidamente justificado, de utilizarse grupos electrógenos deberán contar con certificación Fase V, preferiblemente de combustibles gaseosos. Los puntos de evacuación de gases producto de la combustión se situarán a 15 m de cualquier hueco receptor y a una altura de 2,5 m de la zona pisable.

- 3.9. Durante los trabajos de construcción que se realicen en el medio ambiente exterior, movimientos de tierras, excavaciones y preparación de los terrenos, se deberán adoptar las medidas recogidas en los artículos 34, 35, 36 y 37 de la OCAS para evitar o minimizar la emisión de polvo, partículas, gases producto de la combustión y otros contaminantes a la atmósfera.
- 3.10. Se emplearán, vehículos y maquinaria de bajo consumo y bajas emisiones priorizando la utilización de maquinaria eléctrica de uso al aire libre. Se procederá al engrase apropiado y frecuente de la maquinaria.
- 3.11. Se compensarán las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas al evento mediante un programa de compensación como Madrid Compensa mediante plantaciones sumidero de CO₂ y generadoras de servicios ecosistémicos del Ayuntamiento de Madrid. Esta iniciativa ofrece a las entidades interesadas la posibilidad de reducir su huella de carbono y fomentar la naturaleza en Madrid.
- 3.12. Tal y como se recoge en el documento ambiental y de acuerdo con lo informado por la Subdirección General de Estrategia y Calidad del Aire se redactará un plan de acción local contra el ruido con participación ciudadana efectiva a partir de los compromisos formales ya previstos por IFEMA en materia de relación con la comunidad.
- 3.13. De acuerdo con lo informado por la Subdirección General de Estrategia y Calidad del Aire, el cumplimiento de la Orden PCM/80/2022, de 7 de febrero, por la que se modifica el anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003,



de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, deberá reflejarse expresamente en todos los estudios acústicos de detalle que se realicen.

En caso de suspensión temporal de los límites de inmisión de ruido aplicables a actividades, deberá constar expresamente la valoración de los eventuales efectos nocivos para la población que pudiesen ser detectados por el software empleado por el promotor

Se recomienda que se exploren medidas alternativas, dado el corto periodo de tiempo relativo de las pruebas automovilísticas, como el traslado temporal de la población afectada o la restricción estricta del potencial tráfico afluente por la asistencia a los eventos.

- 3.14. Durante las obras y los periodos de montaje y desmontaje se deberá cumplir con lo dispuesto en el artículo 42 de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica Térmica (OPCAT) en lo que respecta a los horarios de trabajo y las medidas para reducir los niveles sonoros.

Para la maquinaria que le sea de aplicación, se dará cumplimiento a las prescripciones contenidas en el Real Decreto 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debidas a determinadas máquinas de uso al aire libre.

- 3.15. Con el fin de atenuar el ruido producido durante las operaciones de construcción, se procederá a la utilización de maquinaria que no genere elevados niveles de ruido, evitando, en la medida de lo posible, el funcionamiento simultáneo de maquinaria pesada, así como las operaciones bruscas de aceleración y retención. Se utilizarán revestimientos elásticos en las cajas de volquetes y se colocarán pantallas acústicas durante la etapa de carga y descarga de material en las zonas de acopio más próximas a áreas residenciales.

- 3.16. Con el fin de atenuar el ruido y el polvo transmitido al Campo de Golf El Olivar de la Hinojosa y evitar la entrada de personas no autorizadas, se deberá ejecutar una pantalla vegetal en los límites que linden con el circuito.

- 3.17. Se evitará en lo posible el encendido y funcionamiento innecesario de los motores de vehículos, camiones y maquinaria pesada, con el propósito de disminuir la intensidad y ocasiones de impacto por ruido, emisión de contaminantes gaseosos, emisión de material particulado y liberación de gases con efecto invernadero. La dirección de obras deberá controlar que se evite en lo posible el abuso de motores en ralentí.

- 3.18. Los vehículos y maquinaria de obra se someterán a las correspondientes revisiones técnicas obligatorias y actuaciones de mantenimiento con objeto de minimizar las emisiones gaseosas y acústicas a la atmósfera. Se conservarán los registros de los mantenimientos realizados a vehículos y maquinaria y estarán a disposición del órgano competente.

- 3.19. En relación con la iluminación exterior, se deberá diseñar e instalar de manera que se consiga minimizar la contaminación lumínica, a fin de alcanzar los objetivos establecidos en la disposición adicional cuarta de la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, para lo cual se atenderá a las siguientes prescripciones:

- Se evitará el uso de lámparas vapor de mercurio.
- La carcasa será cerrada y opaca, de modo que evite proyecciones cenitales y que impida sobresalir al elemento refractor.
- La disposición y orientación de las fuentes de luz evitará que ésta incida en el exterior de las instalaciones.

4. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DE LOS SUELOS Y LAS AGUAS.

- 4.1. Conjuntamente con las operaciones de replanteo, se delimitará físicamente la zona de ocupación. En la zona de ocupación señalizada, se llevarán a cabo todas las acciones



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestion.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: **0981726794439030228795**

derivadas de la ejecución del proyecto, incluido el parque de maquinaria, al objeto de que no sea invadido ningún espacio ajeno a las obras.

El parque de maquinaria y las instalaciones auxiliares se ubicarán en una zona donde las aguas superficiales no se vayan a ver afectadas. Para ello, se procederá a la impermeabilización del suelo y se controlará la escorrentía superficial que se origine en esta área mediante la construcción de un drenaje alrededor del terreno ocupado, destinado a albergar estas instalaciones. El drenaje tendrá que ir conectado a una balsa de sedimentación. También se protegerá a los cauces de la llegada de sedimentos con el agua de escorrentía mediante la instalación de barreras de sedimentos.

Una vez terminadas las obras, los lodos procedentes de la balsa de sedimentación o el material de absorción de los derrames de aceites y combustibles se gestionarán conforme a la legislación vigente acerca de residuos peligrosos, y tanto la balsa de sedimentación, como el lavadero o como la zona de cambio de aceite deberán ser desmantelados.

- 4.2. Previamente al inicio de las obras que se vayan a desarrollar en zonas verdes, se retirará, almacenará y conservará la tierra vegetal (0,5 m) para su uso posterior en labores de restauración, acopiándose en montículos o cordones de altura máxima de 2 m, evitándose su compactación y erosión hídrica y eólica, procediendo a su abonado y semillado con especies leguminosas en la siguiente temporada propicia y reimplantándose en un plazo máximo de un año.
- 4.3. Se garantizará la protección de los recursos hídricos y de los suelos frente a vertidos o derrames de aceites, grasas e hidrocarburos o productos peligrosos. A tal fin, se prohíbe la realización de tareas de limpieza, mantenimiento y repostaje de maquinaria de obra, que deberá efectuarse en instalaciones externas autorizadas.

Si durante la fase de obras resultase necesario realizar labores de mantenimiento de la maquinaria que no pueda circular autónomamente por viario público, éstas se efectuarán en un sector acotado y acondicionado (techado y con solera impermeabilizada dotada de zanja drenante perimetral y sistemas de recogida de derrames accidentales para su tratamiento en centros autorizados) dentro de las instalaciones auxiliares, en el que se realizarán en su caso las operaciones de repostaje, reglaje, cambio de aceite y recogida selectiva de residuos.

- 4.4. En todo caso, queda prohibido el lavado de cubas de hormigón con carácter general. Para el lavado de las canaletas de las cubas, se habilitará en el campamento de obra un área para la decantación de los sólidos arrastrados.
- 4.5. En la salida de vehículos y maquinaria del recinto de la ocupación se instalará una zona de limpieza previa de todos los vehículos, al efecto de evitar depósito de tierras u otro residuo en aceras y calzadas del entorno de la obra.
- 4.6. Si accidentalmente se produjera algún vertido de materiales grasos o hidrocarburos, se procederá a recogerlos, para su posterior gestión como residuos peligrosos. Se dispondrá de un recipiente con material absorbente adecuado, tipo sepiolita, para la recogida de los posibles derrames.
- 4.7. Para garantizar la protección de los recursos hídricos y de los suelos frente a vertidos o derrames de aceites, grasas e hidrocarburos, tal y como señala el promotor, el mantenimiento, lavado y repostaje de los vehículos durante los eventos se realizará en una zona techada y con solera impermeabilizada dotada con sistemas para la recogida de derrames accidentales. Si se efectuase algún almacenamiento de combustible, el depósito o contenedor se atenderá a la normativa aplicable y en todo caso será aéreo, ubicado bajo cubierta y dotado de un cubeto de retención de posibles pérdidas.
- 4.8. En relación con la calidad de los suelos y de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades



potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, el mantenimiento y reparación de vehículos de motor, como el depósito y almacenamiento de mercancías peligrosas, están catalogadas como actividades potencialmente contaminantes del suelo, por lo que, en aplicación del citado Real Decreto, deberá remitirse un informe de situación preliminar del suelo al Área de Planificación y Gestión de Residuos de esta Dirección General, en los términos que esta determine.

- 4.9. La Zona de Servidumbre del arroyo Valdefuentes (banda de 5 metros colindante con terrenos de Dominio Público Hidráulico) deberá ser respetada, según se establece en el artículo 6 del texto refundido de la Ley de Aguas, así como en el artículo 7 del Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

Igualmente, no se permitirá dentro del Dominio Público Hidráulico la construcción, montaje o ubicación de instalaciones destinadas albergar personas, aunque sea con carácter provisional o temporal, de acuerdo con lo establecido en el artículo 51.3. del citado Real Decreto 849/1986, de 11 de abril.

- 4.10. Se procurará que la modificación del relieve que se producirá no variará el régimen de escorrentía actual de los terrenos, que las excavaciones no afecten a niveles freáticos y que no se afecte a la zona de recarga de acuíferos.
- 4.11. Las conducciones de la red de saneamiento deben ser estancas para evitar la infiltración de aguas residuales a las aguas subterráneas.
- 4.12. De acuerdo con lo indicado por el Área de Calidad Hídrica de esta Dirección General y contemplado en el Documento Ambiental, se implementarán Sistemas Urbanos de Drenaje Sostenibles en aquellas superficies afectadas por el proyecto, especialmente en la parcela norte, que puedan ver reducida su permeabilidad (zonas a urbanizar, aparcamientos, etc.), para lo que se recomienda utilizar como referencia las directrices para la implantación de Técnicas de Drenaje Urbano Sostenible (TDUS) de las Normas para Redes de Saneamiento (Versión 3. 2020) del Canal de Isabel II, así como la Guía Básica de Diseño de Sistemas de Gestión Sostenible de Aguas Pluviales en Zonas Verdes y otros espacios Libres (Ed. 2018), del Ayuntamiento de Madrid.
- 4.13. De acuerdo con lo informado por la Confederación Hidrográfica del Tajo, la red de saneamiento será separativa y en caso de no ser posible se deberá disponer de algún método o dispositivo (por ejemplo, depósito Anti – DSU o tanque de tormentas, etc.) cuya función sea evitar el vertido de contaminantes al medio receptor durante sucesos de lluvia.
- 4.14. Las instalaciones conectadas al sistema integral de saneamiento quedan incluidas dentro del ámbito de aplicación de la Ley 10/1993, de 26 de octubre, sobre Vertidos Líquidos Industriales al Sistema Integral de Saneamiento, por lo que deberán cumplir lo establecido en dicha norma en cuanto a los vertidos prohibidos (Anexo 1) y tolerados (Anexo 2), a presentar identificación industrial y, si procede, la correspondiente Solicitud de Vertido al Ayuntamiento de Madrid.
- 4.15. Asimismo, deberán disponer, para la toma de muestras y mediciones de caudales u otros parámetros, de arquetas o registros de libre acceso desde el exterior y de acuerdo con el diseño indicado en el Anexo 5 de la Ley 10/1993, situadas aguas abajo del último vertido y de tal forma ubicada que el flujo del efluente no pueda variarse.
- 4.16. Se tomarán las medidas necesarias para evitar que las aguas de escorrentía pluvial incorporen sustancias susceptibles de contaminar las aguas continentales o cualquier otro elemento del dominio público hidráulico (sólidos en suspensión procedentes de los movimientos de tierras, etc.), de manera que no se comprometa la consecución de los



objetivos medioambientales y el cumplimiento de las normas de calidad ambiental establecidas en la legislación de aguas.

- 4.17. Los depósitos de combustibles y redes de distribución de los mismos, ya sean enterrados o aéreos, deberán ir debidamente sellados y estancos para evitar su infiltración al terreno y las aguas subterráneas. Estas instalaciones deben pasar periódicamente sus pruebas de estanqueidad. Lo mismo se ha de aplicar para todas las instalaciones de almacenamiento y distribución de otras sustancias susceptibles de contaminar el medio hídrico.
- 4.18. Se implementarán y mantendrán medidas de eficiencia y ahorro de agua con objeto de promover la economía circular, apoyar la adaptación al cambio climático, y contribuir a los objetivos de la Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

Así de acuerdo con lo informado por el Área de Calidad Hídrica, se considera necesario priorizar el uso de aguas reutilizadas para el riego de zonas verdes, siempre y cuando sea viable y de acuerdo con lo indicado por la Dirección General de Salud Pública se realice de forma que se proteja la salud pública y el medio ambiente.

En ese caso se deberá cumplir lo dispuesto en la Disposición transitoria única del Real Decreto-ley 4/2023, de 11 de mayo: Calendario para la adecuación de los títulos habilitantes en vigor para la producción, suministro y utilización de aguas regeneradas y la elaboración de los planes que fomenten la reutilización de aguas asociados a los usos urbanos, que establece entre otros aspectos el régimen jurídico de la reutilización de aguas depuradas.

- 4.19. La red de abastecimiento de agua de consumo humano prevista en la zona norte deberá cumplir con lo establecido en el Real Decreto 3/2023, de 10 de enero, por el que se establecen los criterios técnico-sanitarios de la calidad del agua de consumo, su control y suministro.

5. CONDICIONES RELATIVAS A LA GESTIÓN DE RESIDUOS.

- 5.1. En cuanto a la generación y gestión de residuos, será de aplicación lo dispuesto en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, así como la Ordenanza 12/2022, de 20 de diciembre, de Limpieza de los Espacios Públicos, Gestión de Residuos y Economía Circular del Ayuntamiento de Madrid, con especial interés lo referente a la separación en origen de los mismos sean éstos de tipo inerte, urbanos o peligrosos y los puntos limpios deberán ser inaccesibles a la fauna. En ningún caso se abandonarán residuos de cualquier naturaleza. No se crearán escombreras, ni se quemará ningún tipo de residuos.
- 5.2. Si se llegasen a generar más de 1.000 t/año de residuos no peligrosos (incluido el código LER 17 05 04), el productor o poseedor deberá presentar la correspondiente comunicación previa para su inscripción en el registro de producción y gestión de residuos.
- 5.3. La utilización en la propia obra de tierras y material pétreo procedentes de la misma, no requerirá autorización como gestor de residuos de construcción y demolición.
- 5.4. De acuerdo con la Orden 2726/2009, de 16 de julio, de la Consejería de Medio Ambiente, Vivienda y Ordenación del Territorio, por la que se regula la gestión de los residuos de construcción y demolición en la Comunidad de Madrid, se prohíbe el depósito en vertederos de residuos de construcción y demolición susceptibles de valorizar que no hayan sido sometidos a alguna operación de tratamiento previo.

Así dado que el destino preferente de los residuos de construcción y demolición es, por este orden, su reutilización, reciclado u otras formas de valorización. se plantearán otras



opciones de gestión distintas a la eliminación en vertedero autorizado, como su utilización en la misma obra, en restauración de espacios degradados o en obras de acondicionamiento o relleno.

- 5.5. La gestión de las tierras de excavación y de los residuos inertes se llevará a cabo según lo establecido en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, la Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid, el Real Decreto 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de construcción y demolición y la Orden APM/1007/2017, de 10 de octubre, establece las normas generales de valorización de materiales naturales excavados para su utilización en operaciones de relleno y obras distintas a aquellas en las que se generaron.
- 5.6. Las zonas donde se almacenen o manipulen los residuos, deberán disponer de solera impermeabilizada, que estará techada en el caso de tratarse de residuos peligrosos (filtros de aceites, aceites lubricantes, tierras contaminadas, etc.), y sistemas de recogida de efluentes, para evitar que se produzca contaminación proveniente de derrames de líquidos o de restos impregnados en dichos materiales y deberán etiquetarse conforme al artículo 20 de la Ley 7/2022.
- 5.7. Conforme al artículo 30.2 de la citada Ley 7/2022, los residuos de la construcción y demolición no peligrosos deberán ser clasificados en, al menos, las siguientes fracciones: madera, fracciones de minerales (hormigón, ladrillos, azulejos, cerámica y piedra), metales, vidrio, plástico y yeso. Esta clasificación se realizará de forma preferente en el lugar de generación de los residuos y sin perjuicio del resto de residuos que ya tienen establecida una recogida separada obligatoria.
- 5.8. Todos los contenedores o sacos industriales, que se utilicen tendrán que estar identificados según el tipo de residuo o residuos que van a contener. Estos contenedores tendrán que estar marcados con su razón social, además del número de inscripción en el registro de transportistas de residuos.
- 5.9. Las zonas afectadas por la obra y colindantes deberán quedar limpias de escombros y restos de tierras no utilizados en la propia obra.

6. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA VEGETACIÓN, LA FAUNA, LOS HÁBITATS NATURALES Y LA RESTAURACION AMBIENTAL

- 6.1. La redacción definitiva del proyecto de construcción y el desarrollo de las obras deberán minimizar la afección que se produce sobre el arbolado urbano presente en la zona
- 6.2. Tras replanteo de las zonas a ocupar, el arbolado situado dentro de las zonas de obra o de instalaciones auxiliares que no interfieran en su desarrollo será protegido mediante tabloncillos, vallado o cualquier otro sistema efectivo. Así, de acuerdo con las recomendaciones efectuadas por la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes se deberán adoptar las siguientes medidas:
 - Proteger los árboles con tabloncillos que abarquen todo el perímetro del fuste para impedir el impacto de la maquinaria sobre los mismos.
 - Evitar daños en la copa de los árboles por los movimientos de grúa o golpes de maquinaria para evitar desgarros de ramas o pérdida de la estructura.
 - No se autoriza el acopio de material en la base de los árboles.
- 6.3. Al realizar zanjas se minimizará al máximo la afección al sistema radicular, dejando una separación 2,5 m respecto del cuello del tronco y evitar el corte de raíces, si estas son superiores a 0,30 cm de perímetro, se deberá realizar la zanja manualmente de forma que no se dañe ni se elimine la raíz.



- Evitar alterar los horizontes del terreno con desmontes o terraplenes que varíen la cota del terreno
 - En las labores de retirada de bordillos y de levantado de aceras próximas a los árboles, se extremarán los cuidados para no dañar los sistemas radicales de los mismos. se realizará una inspección visual de la parte de las raíces que quedan, notificando a la Dirección de Obra los daños y cortes que se hayan producido para evaluar así la estabilidad del pie. Según el tiempo que el sistema radicular exponga, se valorará la posibilidad de cubrir el cepellón con sacos terreros o arpillera, para minimizar su exposición al medio aéreo. Durante la colocación de los nuevos bordillos
 - Se evitará el vertido de hormigones y morteros en el alcorque del árbol, debiendo ser limpiados en su caso una vez pavimentada la sección anexa de calle, y los residuos gestionados como residuo de construcción y demolición.
- 6.4. De acuerdo con lo informado por la Dirección General de Gestión del Agua y Zonas Verdes del Ayuntamiento de Madrid, cualquier actuación sobre el arbolado existente requerirá su informe previo favorable. Si se produjera la pérdida del ejemplar trasplantado durante el plazo de compromiso de mantenimiento, el solicitante deberá reponer al patrimonio arbóreo de la ciudad tantas unidades como la edad del árbol perdido, hacerse cargo de la retirada de los ejemplares trasplantados y, en su caso, de los elementos de sustentación, por lo que se deberán prever las partidas correspondientes en el Presupuesto del Proyecto.
- En aquellos casos en los que la tala del arbolado sea la única alternativa viable, la necesaria autorización establecerá el número de ejemplares que el promotor deberá reponer al patrimonio arbóreo de la ciudad.
- Una vez realizada la tala, deberán eliminarse los restos vegetales conforme a lo dispuesto en el artículo 67 de la Ordenanza 12/2022, de 20 de diciembre, de Limpieza de los Espacios Públicos, Gestión de Residuos y Economía Circular.
- Preferentemente, tal y como informa dicha Dirección General, los trabajos de afección a la vegetación se realizarán con anterioridad al 1 de marzo próximo, con el fin de no interferir en el periodo de cría de la avifauna presente en la zona.
- 6.5. Los restos vegetales generados en las operaciones informadas deberán retirarse a vertedero autorizado en 5 días hábiles desde la corta, si la zona de acopio está delimitada y no interfiere con otros usuarios, o en caso contrario, y preferentemente a una planta de compostaje para valorizarlo.
- 6.6. Todas las actuaciones que se lleven a cabo en los árboles y arbustos presentes en la zona de actuación deberán garantizar el cumplimiento del Libro IV de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano (OGPMAU), relativo a las Normas de Protección de Zonas Verdes, así como la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid.
- 6.7. Se deberá comunicar a la Dirección General del Agua y Zonas Verdes para su valoración y autorización, en el caso que durante las obras se produjera la ocupación de alguna zona verde de conservación Municipal por acopio de materiales, instalación de casetas de obra o tránsito de vehículos o maquinaria, así como la retirada de vegetación arbustiva ubicada en suelo Municipal.
- 6.8. Al finalizar las obras de ejecución de las instalaciones de carácter permanente se procederá al desmantelamiento de todas las instalaciones auxiliares, así como la supresión de pavimentos, balsas de decantación, viales, pistas, estructuras y cualquier otra señal residual de las actividades desarrolladas. El desmantelamiento se completará con la limpieza de la zona de obras, la retirada selectiva de todos los residuos o restos procedentes de las mismas y la ejecución de las medidas de integración y restauración



ambiental contempladas en el presente informe de impacto ambiental y en el documento ambiental.

6.9. Tras la finalización de cada edición, la zona quedará perfectamente limpia, retirándose todos los residuos generados tras el desmontaje de las instalaciones y restaurando a su estado original las zonas verdes que hayan podido resultar dañadas.

6.10. Se redactará un Proyecto de Restauración Ambiental e Integración Paisajística, que deberá alcanzar el mismo nivel de definición que el proyecto de construcción y formará parte de éste, integrándose la planificación de las labores de restauración ambiental en el plan de obra general. En el proyecto referido se diseñarán, valorarán y presupuestarán las medidas preventivas y correctoras necesarias para la recuperación de todos los espacios afectados durante la fase de obras, recomendándose el seguimiento de las directrices del programa Madrid + Natural con el fin de minimizar los efectos del cambio climático (isla de calor, alteración de ecosistemas, disminución de precipitaciones y aumento de eventos meteorológicos extremos), así como el Plan de Infraestructura Verde y Biodiversidad de Madrid, los Planes Directores de Zonas Verdes y Arbolado Viario de los distritos afectados.

El Proyecto de Restauración Ambiental e Integración Paisajística incluirá, al menos, los siguientes aspectos:

- La compensación por pérdida de arbolado conforme a la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de Protección y Fomento del Arbolado Urbano de la Comunidad de Madrid
 - Restauración y revegetación de las zonas verdes afectadas y reposición de arbolado urbano, priorizando el uso de especies autóctonas propias del área mediterránea continental donde se ubica la ciudad de Madrid, y teniendo en cuenta las condiciones microclimáticas especiales de la ciudad y la resistencia a la contaminación del aire.
 - En todo caso, las especies a utilizar estarán adaptadas a estas condiciones, para minimizar el uso de agua para riego (xerojardinería) y no serán alergénicas, para evitar afectar a la salud de la población.
 - A su vez, no se podrán utilizar las especies invasoras incluidas en el Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo español de especies exóticas invasoras, en particular hierba de la pampa (*Cortaderia* sp.) y mimosa (*Acacia dealbata*), especies citadas de manera específica en el informe del Área de Sanidad Ambiental.
 - Las operaciones de revegetación y adecuación paisajística se realizarán simultáneamente a las obras, minimizando el tiempo de permanencia de las superficies denudadas sin tratamiento de protección.
 - Se diseñarán redes de riego por goteo, que minimicen el uso de agua, y se priorizará el uso de agua regenerada.
 - Se diseñará un plan de mantenimiento de las siembras y plantaciones realizadas hasta que alcancen condiciones de automantenimiento, incluyendo las operaciones de abonado, reposición de marras, riegos, etc., tanto durante la ejecución de las obras como durante el periodo de garantía de las mismas. El mantenimiento incluirá, como mínimo, los dos periodos vegetativos posteriores a la finalización de los trabajos, y podrá ser ampliado a criterio del Ayuntamiento de Madrid.
- 6.11. Se ejecutará la medida compensatoria incluida en el documento ambiental, consistente en la reforestación y restauración de la parcela norte, en línea con el Plan del Bosque Metropolitano, las estrategias de sostenibilidad de la FIA y las líneas establecidas por la Dirección General de Planificación Estratégica del Ayuntamiento de Madrid en cuanto a las bases de gestión y selección de especies y densidad de la plantación.



7. CONDICIONES RELATIVAS A LA PROTECCION DEL PATRIMONIO CULTURAL

- 7.1. En aplicación del artículo 62 de la Ley 8/2023, de 30 de marzo, de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid, el hallazgo casual de restos materiales, con valores que son propios del patrimonio cultural de la Comunidad de Madrid, se comunicará inmediatamente a la Consejería competente en materia de patrimonio cultural y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.
- 7.2. De acuerdo con lo informado por la Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, se estará a las determinaciones establecidas en el Plan Especial de definición de Redes del APE 21.10 en cuanto a la posible afección a la “Vereda de los Leñeros”
- 7.3. De acuerdo con lo informado por el Área de Vías pecuarias:
- El proyecto debe ser compatible con el Plan Especial de Definición de Redes en el APE 21.10. “Parque Ferial Juan Carlos I y su entorno” con el objetivo, entre otros, de modificar el trazado de la vía pecuaria “Vereda de los Leñeros”.
 - Se debe ejecutar la pasarela sobre la M-11, que conectaría la “Vereda de Valdecarros” y la nueva “Vereda de los Leñeros”
 - El emplazamiento de las instalaciones deberá respetar el Dominio Público Pecuario, situándose, incluido el vallado, fuera del mismo.
 - Las arquetas y cualquier otro elemento que sobresalga sobre el terreno, salvo imposibilidad técnica, se deberán situar fuera de dominio público pecuario. La ubicación de apoyos y riostras no es autorizable en dominio público pecuario.
 - Todos los cruces con el dominio público pecuario del trazado de la red de infraestructuras que se puedan proyectar y todas las afecciones a dominio público pecuario deberán ser autorizados por la Dirección General de Agricultura, Ganadería y Alimentación y serán tramitados de acuerdo a Ley 8/1998, de 15 de junio, de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid y el Decreto 7/2021, de 27 de enero, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad de Madrid

8. VIGILANCIA AMBIENTAL.

- 8.1. La vigilancia ambiental se llevará a cabo mediante la realización de los controles necesarios en los que se garantice el cumplimiento de cada una de las medidas de protección y corrección contempladas en la documentación ambiental y en el presente Informe de Impacto Ambiental. Al contenido del plan de vigilancia establecido en la documentación deberán añadirse los siguientes controles y actuaciones:
- Se comprobarán para cada evento los niveles de emisión de ruido al ambiente exterior y se elaborará y dará un seguimiento a un plan de minimización del ruido ante quejas y denuncias vecinales (Ej. envío electrónico a las autoridades competentes mediante un sitio web público específico), implementando las medidas que sean necesarias en coordinación con los servicios técnicos competentes del Ayuntamiento de Madrid.
 - Se dará un seguimiento al Plan de gestión de plagas, comprobando la no generación de problemas posteriores como consecuencia del abandono de residuos inertes o existencia de encharcamientos.
 - Control de la presencia de materiales que pudieran provocar contaminación, superficial o subterránea, edáfica o hídrica, y verificación de que se gestionan adecuadamente.
 - Control continuo del mantenimiento del drenaje natural de las parcelas.



- Control continuo de las condiciones de almacenamiento, higiene, seguridad y gestión de los residuos generados en el funcionamiento de la actividad, con su oportuna documentación.
 - Se llevará a cabo un seguimiento tanto de las plantaciones correspondientes a la restauración paisajística y pantallas vegetales, como aquellas destinadas a la compensación de la huella de carbono.
- 8.2. Deberá elaborarse un registro ambiental en el que figuren los resultados de la ejecución del programa de vigilancia ambiental.
- 8.3. Se llevará un registro de incidencias, en el que se describan las situaciones en las que se produzcan fugas o derrames. Se analizarán las causas y el origen de dichas incidencias y se hará una valoración de la eficacia de los sistemas de detección y recogida que en cada caso hubieran intervenido.

Además, se incluirá en el Plan de Autoprotección un Plan de Actuación en caso de emergencia, que defina las actuaciones que se deberán llevar a cabo en situaciones de riesgo de contaminación de cualquier tipo (explosión de tanques, incendios, vertidos accidentales, etc.),

El promotor de la actuación elaborará anualmente un informe de Seguimiento sobre el cumplimiento de las condiciones establecidas en el presente Informe de Impacto Ambiental, en los que se incluya un listado de comprobación de las medidas previstas en el programa de vigilancia ambiental, así como toda la información que se considere necesaria sobre su ejecución y sobre el estado del medio ambiente y la posible producción de impactos residuales tras las obras o implantación del proyecto. El primer informe se elaborará en el plazo máximo de tres meses, desde la obtención de la autorización de la actividad. El segundo informe se remitirá en el plazo máximo de un año y tres meses. Dichos informes junto con el programa de vigilancia ambiental se remitirán a la Subdirección General de Licencias del Ayuntamiento de Madrid (como órgano sustantivo), así como a la Subdirección General de Inspección y Disciplina Ambiental. El resto de informes quedarán en la instalación a disposición de las autoridades competentes.

Los controles externos de ruido, (planificación del control, toma de muestras, medidas de parámetros “in situ” y emisión de informes) deberán realizarse por una Entidad de Inspección acreditada por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) o por una Entidad de Acreditación firmante de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo establecidos a nivel internacional entre entidades de acreditación, en el ámbito correspondiente.

Siempre que exista Laboratorio de Ensayo acreditado para ello, los ensayos de todos los parámetros a determinar, salvo los medidos “in situ”, deberán realizarse en Laboratorios de Ensayo acreditados por ENAC o por una Entidad de Acreditación firmante de los Acuerdos de Reconocimiento Mutuo anteriormente citados.

Para verificar el cumplimiento de las anteriores determinaciones esta Consejería podrá recabar la información y realizar las comprobaciones que considere necesarias, así como formular las especificaciones adicionales que resulten oportunas.

Esta resolución se emite a efectos de lo establecido en el artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y se formula sin perjuicio de la obligatoriedad de cumplir con la normativa aplicable y de contar con las autorizaciones de los distintos órganos competentes en ejercicio de sus respectivas atribuciones, por lo que no implica, presupone o sustituye a ninguna de las autorizaciones o licencias que hubieran de otorgar aquellos.

En aplicación del artículo 47 de la Ley 21/2013, la presente resolución perderá su vigencia y cesará en la producción de los efectos que le son propios si hubieran transcurrido cuatro años desde su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid y no se hubiera producido la autorización del proyecto examinado. El promotor podrá solicitar la prórroga de la vigencia del Informe de Impacto Ambiental antes de que transcurra dicho plazo, debiendo justificar la



inexistencia de cambios sustanciales en los elementos esenciales que sirvieron para realizar la evaluación de impacto ambiental.

De conformidad con lo establecido en el artículo 47.3. de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, el informe de impacto ambiental se publicará en el “Boletín Oficial del Estado” o diario oficial correspondiente, sin perjuicio de su publicación en la sede electrónica del órgano ambiental.

De conformidad con lo establecido en el artículo 39.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, la eficacia de la presente Resolución queda demorada al día siguiente al de su publicación. Transcurrido un plazo de tres meses sin que la publicación se haya producido por causas imputables al promotor, la resolución no tendrá eficacia.

Según lo señalado en el artículo 47.5 de la Ley 21/2013, el Informe de Impacto Ambiental no será objeto de recurso alguno, sin perjuicio de los que, en su caso, procedan en vía administrativa o judicial frente al acto de autorización del proyecto.

Lo que se comunica para su conocimiento y a los efectos oportunos.

Madrid, fecha al pie de la firma

LA DIRECTORA GENERAL DE
TRANSICION ENERGETICA Y
ECONOMIA CIRCULAR



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: **0981726794439030228795**

AYUNTAMIENTO DE MADRID (Subdirección General de Licencias)

Anexo I.

Además de los informes de los diferentes organismos y administraciones consultados, se han recibido alegaciones de las siguientes entidades.

Asociación Vecinal Sanchinarro

Tras la revisión de la documentación muestra su preocupación por aspectos tales como los accesos, el aparcamiento y las emisiones de gases efectuando las siguientes alegaciones

Normativa

El Documento Ambiental no recoge la totalidad de la legislación de referencia como por ejemplo la de protección del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid, por lo que se solicita que toda la legislación sectorial de aplicación se incluya en el Estudio de Impacto Ambiental.

Asimismo, el Documento Ambiental tampoco contiene un análisis de las características del proyecto en relación con los condicionantes del artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y sus posteriores modificaciones para establecer la tipología Evaluación de Impacto Ambiental necesaria

A este respecto, cabe señalar que para llevar a cabo el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, el promotor redacta un documento ambiental conforme al contenido establecido en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación ambiental. Entre las cuestiones que debe incluir tal documento no se encuentra una enumeración exhaustiva de toda la normativa aplicable al proyecto.

El proyecto, de acuerdo con lo establecido en el artículo 7.2 a) debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, al encontrarse incluido en el epígrafe a) del Grupo 9 del Anexo II ("*Pistas permanentes de carreras y de pruebas para vehículos motorizados*"), de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Como resultado del mismo se emite el correspondiente Informe de Impacto Ambiental en el que se determina, conforme a lo establecido en el artículo 47.2 de dicha ley si:

- El proyecto debe someterse a una evaluación de impacto ambiental ordinaria porque podría tener efectos significativos sobre el medio ambiente. En este caso, el promotor elaborará el estudio de impacto ambiental.
- El proyecto no tiene efectos adversos significativos sobre el medio ambiente, en los términos establecidos en el informe de impacto ambiental, que indicará al menos, las características del proyecto y las medidas previstas para prevenir lo que, de otro modo, podrían haber sido efectos adversos significativos para el medio ambiente.
- No es posible dictar una resolución fundada sobre los posibles efectos adversos del proyecto sobre el medio ambiente, al no disponer el órgano ambiental de elementos de juicio suficientes, procediéndose a la terminación del procedimiento con archivo de actuaciones.

El presente Informe de Impacto Ambiental viene a responder al apartado b) anteriormente mencionado.

Impacto en la biodiversidad

El documento ambiental no tiene en cuenta la presencia del Parque Forestal de Valdebebas Felipe VI, así como la fauna que alberga, en el que se han detectado tal y como recogen las web ebird.org y gbif.org, especies en peligro de extinción en el Catálogo Español y Autonómico de Especies Protegidas como el milano real (*Milvus milvus*) el águila imperial ibérica (*Aquila adalberti*) y otras clasificadas como vulnerable en los mismos documentos, como el colirrojo real (*Phoenicurus phoenicurus*), así como otro gran número de especies recogidas en el Listado de especies silvestres en régimen de protección especial. Se deben tener en cuenta los efectos del proyecto sobre las poblaciones de fauna del entorno, por lo que se solicita que se realice un estudio más



detallado sobre la fauna local y se valoren adecuadamente los impactos del proyecto sobre este factor.

Asimismo, se deberá evaluar adecuadamente la pérdida de vegetación arbórea y su impacto sobre la pérdida de biodiversidad e incluso sobre el cambio climático. El Estudio de Impacto Ambiental deberá establecer medidas compensatorias por la pérdida de esta vegetación de acuerdo con la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid pudiendo plantearse plantaciones de vegetación arbórea en el proyecto.

A este respecto cabe señalar que si bien el documento ambiental no cita específicamente la fauna existente en el Parque Forestal de Valdebebas Felipe VI, si enumera la fauna existente en toda la cuadrícula en la que se encuentra inmerso el proyecto, citándose específicamente aquellas especies incluidas en los distintos catálogos de especies protegidas.

El documento ambiental contiene un estudio de la huella de carbono, estudiando específicamente la pérdida de cubierta vegetal, determina como medida compensatoria conforme a la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid, la plantación de 9.238 árboles.

Las entidades gestoras de los espacios verdes y el medio ambiente urbano han informado favorablemente la actuación imponiendo una serie de condiciones respecto a la protección de la fauna y la vegetación, así como en lo referente a la realización de las distintas plantaciones y medidas compensatorias, que han sido incluidas en la presente Resolución y que tal y como establece la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, en su artículo 48 el órgano sustantivo tener debidamente en cuenta, en el procedimiento de autorización del proyecto.

Impacto sobre la calidad del aire

El documento ambiental no señala los niveles de gases contaminantes y dañinos para la salud humana (NO₂, CO₂, CH₄ y gases fluorados como incluyendo hidrofluorocarbonos (HFC), perfluorocarbonos (PFC) y hexafluoruro de azufre (SF₆)) que se generarían durante los días de la prueba, así como su permanencia en la zona y sus efectos sobre la salud de los vecinos o la biodiversidad del entorno. Por lo que se solicita un estudio exhaustivo de previsión de emisiones y sus efectos sobre el medio ambiente y la salud, con el fin de determinar su impacto.

También se debería calcular las emisiones de micro plásticos a la atmósfera provenientes del desgaste de los neumáticos y sus efectos sobre la salud humana, la biodiversidad y el entorno.

Por otro lado, pese a que, si se ha hecho una estimación del cálculo de huella de carbono, se considera insuficiente ya que no considera al público que pudiera venir en avión, incluso vuelos privados, ya que como estima el propio documento el 35% de los asistentes provendría del extranjero. Por lo que se considera que la Huella de Carbono del proyecto debería incluirlos. También se debería incluir la huella de carbono de los materiales de construcción y mantenimiento, así como de los productos y materiales que se usan durante el montaje y operación del Premio de Fórmula 1 y sus fuentes de energía.

A este respecto cabe señalar que, con fecha 3 de septiembre de 2024, tal y como se especifica en el primer apartado de esta Resolución, el promotor remitió un estudio de emisiones, cuyas conclusiones y datos figuran en la presente Resolución. Tal estudio fue remitido a los organismos con competencias en la materia tanto del Ayuntamiento de Madrid como de esta Consejería para su informe. Una vez estudiada la documentación tales administraciones han establecido una serie de medidas que han sido incluidas en la presente Resolución.

Gestión de residuos y de tierras de excavación

El Documento Ambiental menciona en el apartado de Gestión de residuos las tierras de excavación cuando este elemento no está considerado así en la normativa vigente, por lo que se solicita que en el estudio sea considerado adecuadamente.



Asimismo, plantea la reutilización de las tierras en la propia obra y el excedente llevarlo a vertedero, sin embargo, la normativa vigente prioriza el uso de estas tierras en la adecuación de terrenos degradados con plan de restauración, por lo que se deberán proponer este tipo de ubicaciones para el depósito de tierras excedentarias.

Se deberá establecer la necesidad de un Estudio de Gestión de Residuos de Construcción y demolición para el periodo de obra, así como otro para la explotación, ya que las actividades previstas están ligadas a grandes volúmenes de residuos peligrosos (aceites, refrigerantes, líquidos de frenos, etc.) así como de neumáticos. Este plan de gestión de residuos deberá incluir la retirada y gestión de la goma de los neumáticos que se adhiere al pavimento.

A este respecto cabe señalar que las tierras de excavación se encuentran incluidas en la Lista Europea de Residuos con el código LER 17 05 04 (Tierra y piedras distintas de las especificadas en el código 17 05 03). Por otra parte en la presente Resolución se establecen medidas para la adecuada gestión de los residuos acorde con la normativa actualmente vigente al respecto.

Ruido

El Documento Ambiental señala que los edificios más cercanos se encuentran a 100 m, sin embargo, sobre plano, se puede apreciar que esta distancia se reduce a unos 60 m en la calle Francisco Umbral.

En el documento ambiental presentado con fecha 10 de diciembre de 2024, el promotor corrige la distancia a los edificios más cercanos, indicando que se encuentran a una distancia de unos 60 m.

Esa Asociación indica los aspectos básicos a tener en cuenta en el estudio de ruido de acuerdo con la Guía básica de recomendaciones para la aplicación del método CNOSSOS-EU MITERD-CEDEX obligatoria, para el cartografiado estratégico del ruido y todos los estudios de ruido que se deriven de obligaciones legales en el Reino de España.

Señala, respecto a las conclusiones a las que se llegan tras el estudio de ruido, que no se mencionan los niveles de ruido esperados en los barrios de las Cárcavas de San Antonio, ni Valdebebas, así como tampoco Pinar del Rey o Canillas, que son los núcleos urbanos más cercanos. Por lo que se solicita que se incluya mapas de isófonas de todos los barrios del entorno con detalle suficiente para determinar que viviendas se verían afectadas. Por otro lado, no se recoge la estimación de ruidos en la fase de construcción ya que para este caso si deberían establecerse medidas preventivas y correctoras.

Debido a los niveles de ruido previstos (>90 dB) en los edificios más cercanos, se deberá plantear la posibilidad de exigir en el Estudio de Impacto Ambiental un estudio de vibraciones y sus efectos sobre los elementos más sensibles como vidrios de ventana, balcones, voladizos, etc.).

A este respecto cabe señalar que los organismos competentes en la materia, durante la fase de consultas solicitaron un nuevo estudio de ruido al promotor acorde a la normativa de aplicación y considerando una serie de aspectos que no habían sido tenidos en cuenta. Tras la presentación de tal estudio, tales organismos han informado al respecto y establecido las medidas necesarias para prevenir los efectos significativos sobre el medio ambiente y la salud de la población.

Vías pecuarias

Se deberá comprobar que la instalación de las gradas en la calle Francisco Umbral y otros puntos no afecta a la vía pecuaria Vereda de Valdebebas y si será necesaria una ocupación temporal de la misma durante la fase de explotación del circuito o de obra.

El organismo competente ha informado al respecto y establecido las medidas oportunas.



Medio socioeconómico:

El Documento Ambiental incluye el Plan de Movilidad de IFEMA Madrid Formula 1 que recoge la afección durante los días que dure el Premio de Fórmula 1, pero no el montaje y desmontaje y su afección sobre la circulación en el entorno.

El Plan de Movilidad debe plantear los accesos temporales a los barrios afectados por los cortes en planos y se deberá valorar el impacto tanto del corte de accesos como el uso de los accesos planteados desde un punto de vista de la fluidez del tráfico, así como de las emisiones de GEI y las dificultades de acceso a los centros de salud del entorno.

El Plan de Movilidad también debe contemplar las rutas de emergencia tanto del circuito como de los barrios del entorno.

El desplazamiento de los movimientos de tráfico también deberá valorarse en el estudio de ruidos.

Asimismo, la Evaluación de Impacto Ambiental deberá hacer una valoración económica profunda del impacto tanto de la construcción, como el mantenimiento y la actividad del circuito, determinando los impactos positivos y negativos de las distintas fases a nivel general (ciudad, comunidad autónoma) y puntual (distrito, barrio).

A este respecto cabe señalar que el promotor, tras informe al respecto de los organismos competentes, ha aportado un nuevo estudio de ruido, que ha sido a su vez informado por dichos organismos y considerado suficiente. No obstante, esta Resolución incluye la necesidad de realización de una serie de estudios específicos y exhaustivos en cuanto a la movilidad, ruido y emisiones a la atmósfera, estableciéndose asimismo un completo plan de seguimiento.

Por último, cabe indicar que no es objeto de la evaluación de impacto ambiental simplificada la valoración del impacto económico de los proyectos.

Conclusión

Esa asociación considera que el análisis que se efectúa en el documento ambiental es insuficiente y no se han tenido en cuenta los grandes impactos como el ruido, las emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero, no solo sobre el medio ambiente sino también sobre la salud humana. Tampoco se han calculado adecuadamente la huella de carbono ni se ha valorado la afección real sobre la fauna del entorno, así como la afección socioeconómica sobre la población más cercana, por lo que estima necesario que el Estudio de Impacto Ambiental evalúe todos los factores ambientales indicados con el fin de determinar el impacto real del proyecto.

Como se ha mencionado anteriormente, durante la tramitación del expediente, los distintos organismos competentes en la materia, principalmente en lo que se refiere a emisiones atmosféricas, ruido, vegetación y salud a la población se refiere han solicitado información complementaria al respecto, informando a su vez sobre la documentación aportada por el promotor, efectuando las consideraciones que han estimado necesarias y que han sido incorporadas en la presente Resolución.

DESPROSA S.A. (Concesionaria de las instalaciones deportivas Campo de Golf El Olivar de la Hinojosa)

Señala que la instalación es un club deportivo situado frente a los pabellones pares de IFEMA, a menos de 100 m del trazado del circuito de fórmula 1. Indica que la instalación atiende diariamente a más de 1.500 personas quienes, por las características del material específico, acceden en su vehículo, disponiéndose de un único acceso ubicado en la Vía Dublín 16 a escaso 300 m de la entrada principal de IFEMA. Considera que el acceso al club se verá totalmente cerrado por la afluencia de espectadores al evento.

Considera que el vallado del que dispone la instalación no está preparado para evitar el vandalismo y acceso indebido de las personas, que previsiblemente pudieran intentar acercarse al máximo al trazado (con el consiguiente impacto sobre la vegetación de la instalación), ni tampoco el impacto



acústico, entendiendo que los niveles de ruido que llegarán al campo de golf suponen un peligro para la salud de sus deportistas.

Por todos estos motivos entiende que, el escenario propuesto obligaría a cerrar su instalación y a no poder atender las actividades normales del club en un mínimo de 1 mes de forma total y cerca de 5 meses con problemas importantes de acceso, ruido e incomodidades y con el consiguiente perjuicio económico que podría hacer absolutamente inviable la explotación del complejo.

Asociación Ecologista del Jarama “El Soto”, Asociación “Liberum Natura” y Asociación Mesa del Árbol de Carabanchel

Estas asociaciones consideran que el proyecto “Circuito de Carreras de F1 en Madrid” es inviable porque carece de la cobertura legal que le permita ejecutar las actuaciones necesarias para ejecutarlo, al tener naturaleza de plan o programa que requiere de la tramitación y aprobación de otros planes y proyectos, requiriendo modificaciones en la calificación del suelo de las parcelas sobre las que se desarrolla e incrementos de edificabilidad y paraliza durante, al menos, diez años el desarrollo de la APE 16.11 “Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas”, en tanto permanezca la celebración de las carreras automovilísticas.

Indican que el proyecto plantea la modificación del trazado de la vía pecuaria “Vereda de los Leñeros” cuyo trazado original discurre, de norte a sur, por el terreno sobre el que se han construido los diferentes pabellones de la parcela sur de IFEMA Madrid. Esas asociaciones consideran que el nuevo trazado propuesto es exterior al ámbito del proyecto por lo que escapa a la capacidad del mismo para asegurar su cumplimiento.

En cuanto al inventario de arbolado realizado, consideran que en el documento ambiental no se consideran las afecciones directas e indirectas, efectos acumulativos y sinergias de la eliminación del arbolado sobre la salud y bienestar de la población, el suelo, el aire, el cambio climático y el paisaje. Indican que el documento ambiental debería incluir un estudio en el que se determine la afección real con el proyecto definitivo, las compensaciones legales, el establecimiento de medidas de protección del arbolado no afectado pero próximo y el establecimiento de medidas de vigilancia.

En cuanto a las medidas de compensación propuestas por el promotor, indican que la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid, no contempla la entrega de ejemplares adultos a los viveros municipales o el establecimiento de acuerdos con el Ayuntamiento en caso de imposibilidad de llevar a cabo el total de las plantaciones propuestas (9.238 ejemplares)

Esas asociaciones indican que a pesar de señalarse en el documento ambiental que se han producido avistamientos de especies de fauna de interés, no se identifica la zona y no se plantean medidas de ningún tipo.

Señalan esas asociaciones que no se aporta el anteproyecto al que hace referencia el documento ambiental, haciendo hincapié en que en el propio documento ambiental se reconoce que será necesario profundizar o documentar mejor cuestiones diversas, por lo que consideran que el documento ambiental presentado es un trabajo preliminar e incompleto que no abarca con profundidad los efectos reales del proyecto.

Indican que el proyecto Circuito de carreras de F1 en Madrid carece de viabilidad sin la previa modificación de los planes urbanísticos de los ámbitos APE 21.10 “Parque Ferial Juan Carlos I” y la parcela norte se incluye en el APE 16.11 “Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas”, por ello consideran que dado que el documento ambiental, no valora adecuadamente los efectos significativos de la actuación y teniendo en cuenta su dependencia de otros planes, la actuación debe someterse al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, una vez que se hayan evaluado las modificaciones de los planes que se requerirían para darle viabilidad.



Dudan igualmente de la objetividad del procedimiento de evaluación de impacto ambiental a la vista del acuerdo entre IFEMA Madrid y Formula One Management Ltd para celebrar en España diez ediciones.

Solicitan que el proyecto se someta a evaluación de impacto ambiental ordinaria, una vez tramitados y aprobados, si fuera el caso, de los planes de los que deriva, de los que depende y a los está asociado, al menos, el APE 21.10 "Parque Ferial Juan Carlos I" y la parcela norte se incluye en el APE 16.11 "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas".

DISA PENÍNSULA, S.L.U.

Señala que DISA es titular de una estación de servicio situada en la calle Francisco Umbral, nº 2 que se ve afectada por el trazado del circuito, siendo titular además de otras estaciones de servicio próximas (Glorieta José Luis Fernández Del Amo y C/ Francisco Javier Sáenz De Oiza 5, esq. Gta. Juan De Haro).

Indica que el documento ambiental no identifica los impactos sobre las estaciones de servicio próximas, ni la totalidad de los aspectos socioeconómicos derivados del proyecto, así como tampoco incluye medidas preventivas y correctoras para los establecimientos y locales afectados. Considera que se debería haber puesto a disposición en las consultas el estudio económico-financiero sobre los impactos del Proyecto.

Sobre las alternativas de primer y segundo nivel

Indica que pese a que en el documento ambiental se señala que, para el análisis de primer nivel de las alternativas, se ha utilizado la metodología basada «en la triple perspectiva de sostenibilidad, es decir, teniendo en cuenta los efectos sobre la economía, la sociedad y la ecología, así como la proyección de los mismos en el tiempo, no se cumple con este enfoque multicriterio en el presente caso puesto que se obvian todos los aspectos negativos que generaría el Proyecto respecto los aspectos económicos (únicamente se tienen en cuenta que se generarían beneficios económicos al erario público a partir de ingresos fiscales pero no se han tenido en cuenta las pérdidas económicas que supondrían la implantación del proyecto para las empresas privadas afectadas) y sociales (únicamente se tiene en cuenta la creación de empleo y las molestias previsibles a la población (por perturbación de la movilidad, por ruido y por afecciones a la calidad del aire atmosférico), pero no respecto a las empresas privadas afectadas tanto desde la perspectiva del empleo como de la pérdida de beneficio)

Considera este aspecto de especial relevancia si tenemos en cuenta que la Estación de Servicio será afectada por la perturbación de la movilidad al producirse cortes en la Calle Francisco Umbral durante la etapa de ejecución de las obras y montaje y desmontaje del proyecto y durante la celebración del evento.

Señala que en el documento ambiental se indica que el promotor ha valorado dieciséis alternativas de segundo nivel teniendo en cuenta la longitud de trazado del circuito (asociado a la cantidad de actividades necesarias a ejecutar en la fase de obra civil) y la mínima afección sobre los elementos con valor ambiental que pudieran estar presentes en el ámbito de implantación del proyecto, no considerando por tanto el impacto socioeconómico en particular el perjuicio sobre DISA como empresa privada, no cumpliendo por tanto con lo establecido en el Anexo VI de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental. Considera que tras el análisis socioeconómico se debería dejar a la Estación de Servicio fuera del trazado del circuito.

A este respecto cabe señalar que el procedimiento que da lugar a la presente Resolución es el de Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada, que se realiza sobre la base de un documento ambiental redactado por el promotor de acuerdo con el contenido establecido en el artículo 45 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

De acuerdo con dicho artículo el documento ambiental deberá incluir *“Una exposición de las principales alternativas estudiadas, incluida la alternativa cero, y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos ambientales”*. No es objeto del



documento ambiental analizar los impactos económicos del proyecto, ni tampoco lo es el objeto de la evaluación de impacto ambiental simplificada.

Respecto al Anexo VI de la Ley 21/2013, éste se refiere al contenido del Estudio de Impacto Ambiental, documento de base para la realización de la evaluación de impacto ambiental ordinaria. No obstante lo anterior el promotor en el documento ambiental remitido con fecha 10 de diciembre de 2024, incluye entre los posibles impactos la posible afección por problemas de ruido o accesibilidad a las actividades económicas próximas.

Sobre la provisionalidad de las afectaciones constructivas concretas sobre la Estación de Servicio

Señala que el documento ambiental considera la necesidad de modificación de taludes y la reestructuración de las capas de paquete vial para lograr los niveles deseados por la FIA, identificándose los tramos del trazado afectados, remitiéndose a la realización de un estudio geotécnico completo para determinar la profundidad de la intervención necesaria. Valora en este sentido como incompleto y precipitado el documento ambiental, debiendo identificarse con precisión la profundidad de la intervención y su impacto económico.

Una vez subsanadas las anteriores deficiencias, y recibido el estudio económico-financiero solicita que se someta a nuevo trámite de informe y participación pública.

A este respecto cabe señalar que esta Dirección General ha considerado la documentación que ha remitido el promotor suficiente para la valoración de los impactos ambientales y el establecimiento de las correspondientes medidas preventivas, correctoras y compensatorias.

En cuanto a la realización de un nuevo trámite de información pública, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, no contempla la realización de una fase de información pública durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental simplificada, únicamente de consultas a las administraciones públicas afectadas y personas interesadas.



La autenticidad de este documento se puede comprobar en
<https://gestiona.comunidad.madrid/csv>
mediante el siguiente código seguro de verificación: 0981726794439030228795