

III. ADMINISTRACIÓN LOCAL

AYUNTAMIENTO DE

51**TRES CANTOS**

URBANISMO

Expediente 0010P/10. Plan Especial de iniciativa particular presentado por “ATISAE, Sociedad Anónima”, para la ordenación de la parcela I.C.3 del Plan Parcial del Sector “AR Nuevo Tres Cantos”.

El Pleno de este Ayuntamiento, en sesión celebrada el día 25 de enero de 2012, ha adoptado el acuerdo número 02/2012, cuya parte dispositiva es la siguiente:

1.º Aprobar definitivamente el Plan Especial de iniciativa particular presentado por ATISAE para la ordenación de la manzana IC.3 del Plan Parcial del Sector “AR Nuevo Tres Cantos” de este término municipal, conforme a la documentación aprobada inicialmente con las rectificaciones visadas el 7 de diciembre de 2011 para los planos 2 a 7 y los anexos aportados el 21 de junio de 2011 (RE: 8901), con visado de 20 de junio de 2011 y el 28 de junio de 2011 (RE: 9114), visado el 23 de junio de 2011, del cual se deberá aportar un documento refundido y CD o DVD que contenga el documento definitivo visado, en formato PDF y la documentación gráfica en formato Autocad extensión DWG realizado en coordenadas UTM, sometido a las condiciones establecidas en los apartados segundo y tercero del informe de ADIF de 21 de noviembre de 2011, recibido el 25 de noviembre de 2011 (RE: 15569), que aquí se dan por íntegramente reproducidas, advirtiendo expresamente al promotor de que, para ejecutar cualquier tipo de obras o instalaciones fijas o provisionales, en zonas de dominio público y de protección de la infraestructura ferroviaria, conforme a la legislación sectorial vigente, y con carácter previo a cualquier actuación, el promotor deberá contar con la autorización expresa del ADIF, dirigiéndose para su tramitación a ADIF; Gerencia de Mantenimiento de Alta Velocidad Norte; A/A gerente (calle Titán, número 4, cuarta planta, 28045 Madrid), incluyendo en la documentación el proyecto constructivo o separata del mismo, donde se especifiquen las actuaciones a realizar con los datos mínimos que permitan identificar las afecciones producidas a la LAV e infraestructura ferroviaria.

2.º Remitir un ejemplar del Plan Especial aprobado a la Unidad de Información Urbanística de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para su depósito.

3.º Ordenar la publicación del presente acuerdo y del texto íntegro del Plan Especial, con indicación de haberse procedido previamente al depósito antedicho, y notificarlo individualmente a los propietarios afectados y aquellos que hubieran intervenido en el procedimiento.

4.º Dar traslado a la Unidad de Licencias y a los Servicios Técnicos Municipales a los efectos oportunos y a los servicios económicos municipales para que se proceda a efectuar, en su caso, la liquidación correspondiente.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 65 y 66 de la Ley 9/2001, de 17 de julio, de Suelo de la Comunidad de Madrid, expresamente se significa que se ha procedido al depósito de este plan en el Registro administrativo de los planes de ordenación urbanística de la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio, donde puede ser consultado.

**PLAN ESPECIAL PARCELA I.C.3 DEL PLAN PARCIAL SECTOR
“AR NUEVO TRES CANTOS”****4. Objetivos del plan**

El presente Plan Especial articula la ordenación de la manzana para poder dar respuesta a las siguientes necesidades, que son inalienables para poder ejercer en la parcela el servicio de Inspección de Vehículos de acuerdo con la normativa vigente.

El centro de ITV a disponer debe contar con cinco líneas de inspección, dos de ellas para vehículos pesados y tres de vehículos ligeros.

Cada línea es el “pasillo” por el que van circulando los vehículos mientras se efectúan las diversas inspecciones.

Estas líneas tienen un ancho y una longitud estipulados para contener los aparatos de medida y comprobación de los distintos aspectos regulados por la normativa aplicable, estas medidas son de 6 y 40 metros, respectivamente.

Esto se traduce en una edificación con un área de movimiento necesaria de 30×40 metros.

Si a esta superficie se le suma una crujía para la disposición de la zona administrativa del centro esa área de movimiento pasa a ser de unos $35,50 \times 40$ metros (se suelen disponer dos plantas en la zona administrativa para evitar un ancho mayor del edificio).

Esta dimensión es un tanto peculiar y en muchos casos la ordenación de la parcela en la que se ubica no cuenta con áreas de movimiento de estas dimensiones.

Una de las razones de este Plan Especial es la de modificar las áreas de movimiento existentes para dar cabida al Centro de Inspección.

Otra de las particularidades de los centros de Inspección es la cantidad de espacio libre necesario dentro de la parcela para su funcionamiento.

Esto sucede porque la normativa aplicable, para evitar aglomeraciones en el viario público, obliga a contar con el espacio suficiente en la parcela para cinco vehículos de los inspeccionados antes de cada línea de inspección y dos después.

Eso supone, en este caso, 10 vehículos pesados y 15 ligeros antes de la entrada al edificio y cuatro pesados y seis ligeros tras la salida. No solo se trata del espacio para cada vehículo (16×3 metros para los pesados y $5 \times 2,5$ metros para los ligeros), sino el necesario para los giros de cada uno (radio de giro de pesados 16 metros y 6 metros para ligeros).

De esta manera los viales públicos no contienen el tráfico en espera para el paso de la inspección, pero obliga a unas parcelas sobredimensionadas para el edificio contenido, y aun así la parcela original tiene una dimensión muy superior a lo necesario normalmente (se suele estimar para una ITV de cinco líneas una superficie de parcela de 5.000 metros cuadrados).

Habida cuenta que la parcela tiene una superficie de más del doble de lo necesario para la implantación del Centro de Inspección Técnica de Vehículos se plantea la disposición de un edificio sede de ATISAE, que sustituya al sito actualmente en el número 51 de la avenida de la Industria, y el resto de la parcela que no se emplea de momento se segrega para la disposición de otro inmueble propiedad de ATISAE, que puede enajenarse si así fuera preciso, dependiendo del momento económico y las necesidades de la propia entidad.

Para conseguir lo anteriormente descrito, el Plan Especial debe trabajar en tres frentes:

1. El ajuste de las áreas de movimiento en toda la manzana.
2. La segregación de la parcela I.C.3B en dos parcelas.
3. Establecer un nuevo reparto de la edificabilidad entre estas dos parcelas resultantes.

Acciones a realizar:

4.1. Modificación áreas de movimiento manzana I.C.3:

Incluyendo un área de movimiento que obedece a la huella de un Centro de Inspección Técnica de Vehículos de cinco líneas (dos de vehículos pesados y tres de vehículos ligeros), se aprovecha el área de movimiento más alejado de la calle lateral de la parcela I.C.3B.

Dando un mayor fondo edificable y dividiendo el área de movimiento limítrofe con la calle perpendicular a la calle principal (avenida de San Isidro Labrador) de la parcela I.C.3B, debido a la segregación que conduce a respetar los retranqueos obligados tanto en el Plan Parcial como en el PGOUM.

Dando un mayor fondo edificable a las Áreas de Movimiento de la parcela I.C.3A con la finalidad de homogeneizar el conjunto y evitar alineaciones diferenciales de la edificación.

4.2. Segregación parcela I.C.3B:

Se segrega en dos parcelas (denominadas I.C.3B1 e I.C.3B2), la parcela I.C.3B. En una de ellas (la superior en los planos) se situará el Centro de Inspección Técnica de Vehículos y un edificio sede de ATISAE y la otra se dejará como patrimonio de ATISAE susceptible de venta.

De esta manera se diversifica el espectro de parcelas en cuanto a sus dimensiones dando como resultado tres parcelas:

Parcela	Superficie (m ²)
I.C.3A	11.220,99
I.C.3B1	7.767,8084
I.C.3B2	3.453,1816

La parcela I.C.3B2 sería única, de momento, en el ámbito, dando una posibilidad nueva, asequible y adaptada a los tiempos y situación económica actual.

4.3. Reparto edificabilidad en parcela I.C.3B:

Sabiendo la edificabilidad necesitada en este momento por ATISAE para la parcela I.C.3B1 y teniendo como un posible futuro próximo la venta de la parcela “sobrante” el hecho de trasvasar la edificabilidad que no se consumirá, siempre sin superar lo permitido para la manzana y la parcela, a la parcela I.C.3B2, convertirá según nuestro criterio dicha parcela en una buena oportunidad para su rápida enajenación en caso necesario, y restituye el aprovechamiento urbanístico no consumido por la parcela de la ITV, sin menoscabar los derechos adquiridos por ATISAE en el conjunto de la operación.

5. Descripción del Plan Especial

5.1. Ámbito del Plan Especial:

Se define como ámbito del Plan Especial la manzana I.C.3 definida en el PP “AR Nuevo Tres Cantos”, al ser la unidad menor que el Plan Parcial permite tomar como tal, tanto en su artículo 4.2 “formulado de forma conjunta y unitaria por cada una de las manzanas de ordenación”, como en la documentación gráfica (plano PO.26) “Unidad Ordenadora, Unidad Menor: Manzana”.

Este Plan Especial se desarrolla para toda la manzana IC3 con un total de dos parcelas afectadas dentro del ámbito (la I.C.3A y la I.C.3B), según queda reflejado en la documentación gráfica.

La manzana que nos ocupa era una única entidad en el Plan Parcial original.
Plan Parcial, manzana I.C.3:

Uso	Superficie de parcela (m ²)	Edificabilidad (m ²)
Nave industrial. ZIC. Complejo industrial	22.190,12	13.314,07
Total manzana	22.190,12	13.314,07

Posteriormente dicha manzana se segregó por parte del Ayuntamiento de Tres Cantos, propietario de la misma.

Al segregarse las parcelas se adjudicó la mitad de superficie de la manzana, aunque sufre cierto aumento dicha superficie, y de edificabilidad a cada una.

Esta es la situación de partida de las parcelas I.C.3A e I.C.3B antes de la redacción del Plan Especial.

Parcela	Uso	Superficie de parcela (m ²)	Edificabilidad (m ²)
Total I.C.3A		11.220,99	6.657,035
Total I.C.3B		11.220,99	6.657,035
Total manzana		22.441,99	13.314,07

La entidad ATISAE es la propietaria de la parcela resultante I.C.3B y el Ayuntamiento de Tres Cantos es el propietario de la parcela I.C.3A.

5.2. Alineaciones:

Las alineaciones de la parcela original son respetadas escrupulosamente.

Estas quedan definidas en la documentación gráfica que completa esta memoria, en el plano correspondiente y con acotaciones, a fin de servir de documento para el deslinde de las parcelas.

5.3. Rasantes:

Las rasantes de la parcela original no se modifican. Se mantienen las cotas de rasantes del Plan Parcial sin intervenir en ellas.

5.4. Parcelaciones:

Las parcelas existentes en la manzana objeto de este Plan Especial son dos:

1. La parcela I.C.3A que no sufre variación alguna y se mantiene en el estado actual.
2. La parcela I.C.3B que se divide en dos parcelas, y ambas parcelas cumplen con lo dictado referente a la superficie mínima de parcela (1.000 metros cuadrados) y frente mínimo (20 metros) dictado por la ordenanza 3 IND del Plan Parcial:

- Parcela I.C.3B1 con una superficie de 7.767,8084 metros cuadrados, en esquina entre el viario principal y el lateral, su forma en “L” abraza la otra parcela. Alberga dos áreas de movimiento de edificación.
- Parcela I.C.3B2 con una superficie de 3.453,1816 metros cuadrados de forma casi cuadrada. Alberga una única área de movimiento de la edificación.

5.5. Edificabilidades:

La edificabilidad máxima original es la designada en plano de ficha urbanística del Plan Parcial con una superficie máxima edificable en el ámbito de 13.314,07 metros cuadrados.

Dicha edificabilidad no cambia en el ámbito conservándose en su totalidad, ya que no se permite modificar las “Determinaciones estructurantes”, según el artículo 50 y 35 de la Ley del Suelo de la Comunidad de Madrid.

Pero sí se definen de manera detallada y distinta a lo expresado en el Plan Parcial según las tres parcelas resultantes ya que eso sí lo permite el artículo 35 de la Ley del Suelo “... definición detallada de la conformación espacial de cada área homogénea, ámbito de actuación o sector...”.

Según lo anterior, la edificabilidad queda de la siguiente manera:

- Parcela I.C.3A: edificabilidad asignada es de 6.657,035 metros cuadrados.
- Parcela I.C.3B1: edificabilidad asignada es de 3.481,0332 metros cuadrados.
- Parcela I.C.3B2: edificabilidad asignada es de 3.176,0018 metros cuadrados.

5.6. Ordenación de volúmenes:

En el Plan Parcial se definían en cuatro áreas de movimiento de edificación trapezoidales diferenciados con un retranqueo de 10 metros a fachada, unas dimensiones de 30 metros de ancho por unos 64 metros aproximadamente.

El Plan Especial se define las siguientes áreas de movimiento de edificación distintas:

1. En la parte superior de la parcela I.C.3A: área de movimiento de edificación del Plan Parcial aumentando su lado mayor 7,83 metros hacia la vía del Tren de Alta Velocidad.

Esta ampliación se sitúa dentro del área en que se debe solicitar permiso al GIF para la edificación, esto es, a menos de 50 metros de la línea exterior de explanación de la vía, pero dejando una distancia, mayor de 20 metros tal y como marca la Orden FOM/2230/2005, de 6 de julio (“Boletín Oficial del Estado” de 12 de julio).

Se siguen respetando los retranqueos dictados por la normativa:

- Retranqueo delantero: 10 metros a avenida San Isidro Labrador.
- Retranqueo a calle lateral: adosado calle Carlos Ibáñez de Ibero.
- Retranqueo trasero: única modificación que cumple sobradamente lo dispuesto (H/3, cuatro plantas 17,50 = 5,8333 o 3 metros).

2. En la parte inferior de la parcela I.C.3A: área de movimiento de edificación del Plan Parcial aumentando su lado mayor 7,83 metros hacia la vía del Tren de Alta Velocidad.

Esta ampliación se sitúa dentro del área en que se debe solicitar permiso al GIF para la edificación, esto es, a menos de 50 metros de la línea exterior de explanación de la vía, pero dejando una distancia, mayor de 20 metros tal y como marca la Orden FOM/2230/2005, de 6 de julio (“Boletín Oficial del Estado” de 12 de julio).

Se siguen respetando los retranqueos dictados por la normativa:

- Retranqueo delantero 10 metros a avenida San Isidro Labrador.
- Retranqueo a parcela I.C.3B: 9,67 metros como en origen.
- Retranqueo trasero: única modificación que cumple sobradamente lo dispuesto (H/3, cuatro plantas 17,50 = 5,8333 o 3 metros).

3. En la parte superior de la parcela I.C.3B1: área de movimiento de la edificación definida por la actividad a desarrollar (Inspección Técnica de Vehículos), de $42,67 \times 35,79$ metros.

Esta área de movimiento parte del lado inferior del área de movimiento original, se amplía hacia la parcela I.C.3A, se aleja de la fachada principal de la parcela y amplía su influencia 7,83 hacia la vía del Tren de Alta Velocidad.

Esta ampliación se sitúa dentro del área en que se debe solicitar permiso al GIF para la edificación, esto es, a menos de 50 metros de la línea exterior de explanación de la vía, pero dejando una distancia, mayor de 20 metros tal y como marca la Orden FOM/2230/2005, de 6 de julio ("Boletín Oficial del Estado" de 12 de julio).

Se respetan los retranqueos dictados por la normativa:

- Retranqueo delantero 39,80 metros > 10 metros a avenida San Isidro Labrador.
- Retranqueo a parcela I.C.3A.: 6,49 metros $> H/3$, cuatro plantas $17,50 = 5,8333$ o 3 metros.
- Retranqueo trasero: 36,85 metros $> H/3$, cuatro plantas $17,50 = 5,8333$ o 3 metros.

Dado que se conoce el destino al que se va emplear esa área de movimiento de la Edificación podemos adelantar que el edificio resultante contará con dos alturas en una primera crujía destinada a oficinas y una única altura en el resto, aun así se dispone de manera que pudieran cambiarse esas especificaciones y elevar cuatro plantas la edificación.

4. Situado parte inferior delantera de la parcela I.C.3B1: área de movimiento de $16,60 \times 30$ metros.

Esta área de movimiento se define como la parte delantera del área de movimiento original; se trata del mismo desarrollo de ancho (30 metros) en la misma posición pero con una longitud de solo 16,60 metros para respetar los retranqueos obligatorios previsibles.

Se respetan los retranqueos dictados por la normativa:

- Retranqueo delantero: 10 metros a avenida San Isidro Labrador.
- Retranqueo trasero/parcela I.C.3B2: 5,84 metros $> H/3$, cuatro plantas $17,50 = 5,8333$ o 3 metros.
- Retranqueo lateral: adosado a fachada según Plan Parcial.

5. En la parcela I.C.3B2, frente al vial principal: área de movimiento de $44,37$ por 30 metros.

Esta área de movimiento se define como la parte trasera del área de movimiento original ampliada hacia la vía del tren.

Se trata del mismo desarrollo de ancho (30 metros), en la misma posición pero con una longitud de 44,37 metros, ampliando su influencia 7,83 hacia la vía del Tren de Alta Velocidad.

Esta ampliación se sitúa dentro del área en que se debe solicitar permiso al GIF para la edificación, esto es, a menos de 50 metros de la línea exterior de explanación de la vía, pero dejando una distancia, mayor de 20 metros tal y como marca la Orden FOM/2230/2005, de 6 de julio ("Boletín Oficial del Estado" de 12 de julio).

Se respetan los retranqueos dictados por la normativa:

- Retranqueo delantero: adosado a la calle Margarita Salas.
- Retranqueo a parcela I.C.3B1: 5,91 metros $> H/3$, cuatro plantas $17,50 = 5,8333$ o 3 metros.
- Retranqueo trasero: 37,79 metros $> H/3$, cuatro plantas $17,50 = 5,8333$ o 3 metros.

5.7. Accesos y circulaciones:

La circulación en los accesos e interior de las parcelas se reflejan en plano número 10 de afección de tráfico en parcela y polígono, en él se marca, en esquema, la propuesta de circulación.

Los condicionantes ya descritos de zonas de espera de vehículos para el paso de la Inspección Técnica obligan a que el acceso a la parcela ocupada por la ITV se produzca, como un caso excepcional, desde la calle principal, para evitar al acceder por las calles laterales que se produjeran equívocos, retenciones y afecciones mayores al tráfico de la avenida de San Isidro Labrador.

De hecho se sigue el espíritu del Plan Parcial porque se crea una calle auxiliar virtual dentro de la parcela para la disposición de todos esos vehículos en espera eliminando su influencia en la vía principal.

No ocurre así con las demás parcelas:

- Parcela I.C.3A que accede por la calle lateral con la que linda, calle Carlos Ibáñez de Ibero.
- Parcela I.C.3B2 con acceso por la calle lateral, calle Margarita Salas.
- Se contempla la posibilidad de un acceso a la parcela I.C.3B1 por la calle lateral, calle Margarita Salas.

6. *Parámetros urbanísticos en la ficha de la manzana y en las parcelas resultantes*

A continuación se citan los parámetros urbanísticos de la manzana en origen, y que son de aplicación en las parcelas resultantes I.C.3A, I.C.3B1 e I.C.3B2.

Normativa aplicable:

- Plan Parcial “AR Nuevo Tres Cantos” (aprobado el 16 de febrero de 2006, en su ordenanza 3 actividades económicas, industria IND).
- Plan General de Ordenación Urbana de Tres Cantos (aprobado definitivamente el 7 de mayo de 2003, BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID número 156, de 3 de julio de 2003).

Uso y tipología:

- Tipología: Nave industrial. ZIC complejo industrial (edif. adosados o exentos).
- Uso: productivo (Plan General de Ordenación Urbana de Tres Cantos).

Condiciones de parcela:

- Parcela mínima: 1.000 metros cuadrados.
- Frente mínimo: 20 metros.

Posición de la edificación:

- Ocupación: marcado en posición manzana o 75 por 100.
 - Retranqueos: marcado en posición manzana.
 - Retranqueo frente: 10 metros al frente.
 - Retranqueo trasero: según manzana.
 - Retranqueo lateral: H/3 o 3 metros (máximo cuatro plantas $17,50/3 = 5,833333$ metros)
- Se puede adosar previo acuerdo. Bajo rasante el 100 por 100 de la parcela.

Condiciones de volumen;

- Alturas: cuatro (baja más tres), 17,50 metros, 4 bajo rasante.
- Edificabilidad: 0,60 m²/m² o según marcado en documentación gráfica.

7. *Estudio comparativo de la edificabilidad resultante según el Plan Parcial y las obtenidas en el Plan Especial*

A continuación se detallan las edificabilidades resultantes en el Plan Especial.

Parcela	Uso	Superficie de parcela (m ²)	Edificabilidad (m ²)
Total I.C3A		11.220,99	6.657,035
Total I.C.3B1		7.767,8084	3.481,0332
Total I.C.3B2		3.453,1816	3.176,0018
Total I.C3B		11.220,99	6.657,035
Total manzana		22.441,99	13.314,07

En el siguiente cuadro se comparan las edificabilidades del Plan Parcial y el Plan Especial en la totalidad del ámbito, la manzana I.C.3.

Parcela	Uso	Superficie de parcela (m ²)	Edificabilidad (m ²)
Total manzana según Plan Parcial		22.190,12	13.314,07
Total manzana según Plan Especial		22.441,99	13.314,07

Se comprueba que, en términos absolutos, la edificabilidad final propuesta es la misma que la dictada por el Plan Parcial, por lo que no contraviene lo dispuesto por esta norma jerárquicamente superior.

Por todo lo anterior, los técnicos firmantes consideran lo siguiente:

- Que está demostrada la necesidad de la redacción del presente Plan Especial que modifica las condiciones establecidas en el Plan Parcial Sector “AR Nuevo Tres Cantos” para el ámbito de referencia.
- Que quedan suficientemente definidas en este documento las nuevas condiciones que define el Plan Especial para el ámbito definido, así como para las parcelas resultantes, a fin de proceder a su aprobación por parte del Ayuntamiento de Tres Cantos.

En Madrid, septiembre de 2010.—Por ATISAE, Juan Antonio Cano Hernández.—
Los arquitectos, Manuel Cabanas García-Atance y José Antonio Agudo Garrido.

Lo que se publica para general conocimiento, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 52 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJPAC), modificada por Ley 4/1999, de 13 de enero; indicándose que el presente acuerdo pone fin a la vía administrativa y que contra el mismo podrá interponerse recurso contencioso-administrativo ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (artículos 10 y 25 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa), en el plazo de dos meses, contados desde el día siguiente a su publicación y sin perjuicio de cuantos otros recursos considere oportuno deducir.

Tres Cantos, a 27 de enero de 2012.—El concejal de Urbanismo, Jesús Moreno García.
(02/912/12)