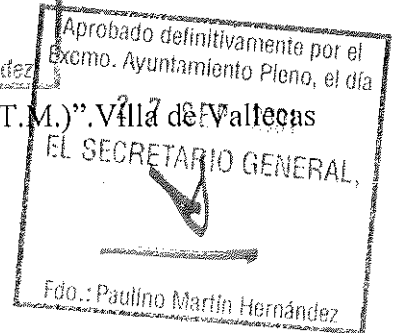


Asunto : Modificación de Plan Especial "PE en SG-6 Mercamadrid (C.T.M.)". **Villa de Valtecas**
Expediente: 716/2000/000060



INFORME TECNICO

1. ANTECEDENTES

Con fecha 20.03.00, D. José Ismael de la Barba, en representación del Centro de Transportes de Madrid S.A. (CTM), solicitó la modificación del planeamiento vigente en dicho polígono, al objeto de redistribuir la edificabilidad no consumida, localizándola en una parcela a segregar de la destinada para aparcamiento de Camiones.

Con fecha 27.04.00, esta Dirección de Servicios del Plan General solicitó del Departamento de Transportes un informe relativo a la reducción de la capacidad del aparcamiento de vehículos pesados, solicitud atendida en Nota de Servicio Interior emitida por el Servicio de Transportes y Aparcamientos y recibida en esta Dirección de Servicios el pasado 19.09.00.

Con fecha 17.12.00 se emitió un informe por el que se requería del interesado la presentación de un documento de propuesta técnica de modificación del Plan Especial para su estudio y tramitación, en su caso. Esta propuesta debería sujetarse a los criterios del citado informe y que se resumen en:

- La nueva parcela a segregar del aparcamiento se calificará para el uso pormenorizado de "centro logístico". Su regulación se basará en la normativa del Plan Especial para ese uso.
- Mantener la capacidad del aparcamiento en los términos señalados en la Nota del Servicio de Transportes y Aparcamiento, justificando las alteraciones de la vía pública.
- Mantener la superficie edificable total. Las parcelas actuales mantendrán un remanente de edificabilidad vacante que permita la ampliación de la edificación existente en un 20% como mínimo.

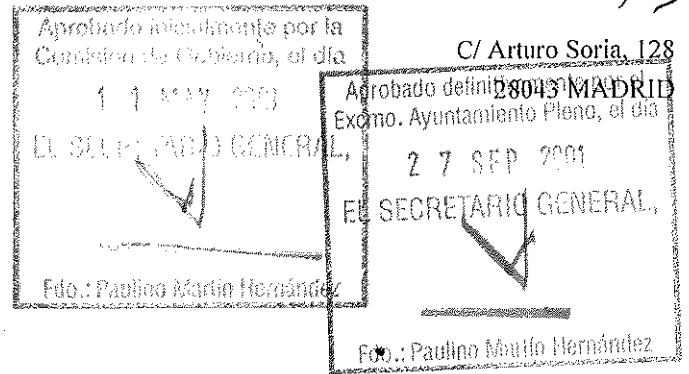
Con fecha 23.01.01, se presentó la propuesta requerida, que atendía a los criterios señalados, en general. Sin embargo esa propuesta presentaba algunos aspectos que precisaban ser justificados y corregidos, en su caso. Al objeto de acometer esas correcciones se elaboró una nota de trabajo relativa a los accesos, la regulación del uso y de la edificación en la parcela, entre otros aspectos. Esta nota se comunicó al interesado en un fax de fecha 20.02.01. Con fecha 02.03.01 se presentó la documentación relativa a esas correcciones.

El objeto de este informe es la propuesta de modificación del Plan Especial que se describe en la documentación presentada por el interesado a que se refiere el párrafo anterior.

Relativa al mismo ámbito, los responsables de Correos y Telégrafos habían presentado en julio de 1998 una consulta para la implantación de un centro de tratamiento postal en la parcela de aparcamiento. Esta consulta fue informada por esta Dirección de Servicios del Plan General sin que los interesados procedieran a los trámites urbanísticos a que se refería el citado informe.



Ayuntamiento de Madrid
 Gerencia Municipal de Urbanismo
 Dirección de Servicios del Plan General
 Departamento de Planeamiento Urbanístico



2. PLANEAMIENTO VIGENTE

El Plan General de Ordenación Urbana, aprobado el 17 de abril de 1997, incluye las parcelas de referencia en el ámbito del área de planeamiento incorporado "API.18.04 MERCAMADRID". La ficha de ese ámbito incluye, como planeamientos básicos del área, el área de planeamiento diferenciado "APD.13.16 MERCAMADRID" y el "PE en SG-6 MERCSAMADRID (C.T.M.)". Este Plan Especial, aprobado definitivamente el 29/07/88, desarrolla las determinaciones del Plan General de 1985 para el ámbito de "Sistema General 6".

El régimen urbanístico de las áreas de planeamiento incorporado viene definido en la sección segunda del capítulo 3.2 de las normas del Plan General vigente. Con carácter general, las condiciones de ordenación son las del planeamiento antecedente, sin embargo la regulación de las parcelas de referencia es la prevista en el capítulo 7.15 de las mismas normas, por estar calificadas para el uso dotacional del transporte, en su categoría de "TL. Logística de transporte". De acuerdo a ésta regulación, la implantación del uso debe ampararse en la previa redacción del Plan Especial. A estos efectos debe considerarse que el "PE en SG-6 MERCAMADRID (C.T.M.)", incluido como antecedente en el API.18.04, satisface este requisito, siendo sus condiciones particulares de aplicación directa para la tramitación de licencias.

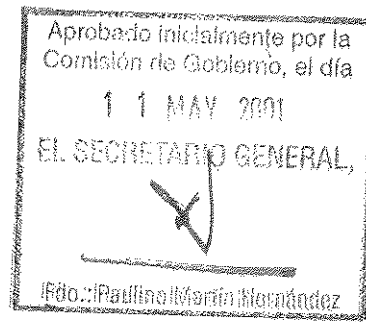
Ese Plan Especial asigna a cada una de las parcelas, calificadas por el Plan General como logística del transporte, una calificación pormenorizada así como una superficie edificable máxima.

Las Condiciones particulares de la edificación en las parcelas calificadas para el uso pormenorizado de "centro logístico" se regulan en la sección 3ª del capítulo 5 de las normas urbanísticas del Plan Especial. Estas condiciones definen dos tipologías edificatorias (adosadas y aisladas), definiendo para ambas un área de ocupación por la edificación en el centro de la parcela con una superficie en torno al 50% de la superficie total, los espacios resultantes del retranqueo se destinan a actividades de aparcamiento y maniobra de los vehículos así como a la carga y descarga de la mercancía. En ambas tipologías, la edificación se desarrolla en una gran altura con la posibilidad de semisótano y dos entreplantas, la superficie máxima, para cada una de éstas, es del 50% de la planta total del edificio.

Los usos permitidos en estas parcelas se regulan en el artículo 4.5 de las mismas normas, incluyendo las actividades de empresas de almacenamiento, carga, etc. La implantación de actividades complementarias se regula por remisión al artículo 11.10.15 del Plan General de 1985 por el que se regulaban los usos complementarios de la zona 10 (polígonos industriales).

3. NECESIDAD DE PROCEDER A LA MODIFICACION

El Centro de Transportes de Madrid ha sido pionero en la formación del nuevo tejido logístico de Madrid. La creciente importancia de este sector obliga a complementarlo con nuevos polígonos específicos (Getafe-Culebro, TIR Coslada, la ampliación prevista para Mercamadrid,...) así como



474

C/ Arturo Soria, 128
28043 MADRID

diversas actuaciones en infraestructuras y otras complementarias. La evolución del sector en los últimos años tiene sus efectos en este polígono, pudiendo resumirse en los siguientes puntos:

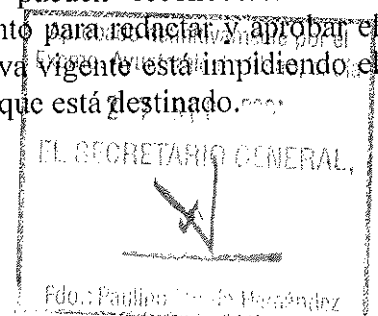
En su conjunto, el CTM ha satisfecho sus expectativas. Las **parcelas calificadas para actividades logísticas** y de servicios se han edificado rápidamente, las diferentes actividades adjudicatarias de las naves han mantenido una ocupación del 100% en los últimos 5 años. Su posición central en el tejido logístico y complementaria de Mercamadrid garantiza oportunidades para el mantenimiento y aumento de esta actividad. Los gestores del CTM señalan, entre otras, la oportunidad de acoger un **centro de contratación** de pequeña escala, complementario al centro logístico, que derive esas actividades actualmente inadecuadamente localizadas en entornos residenciales (Legazpi).

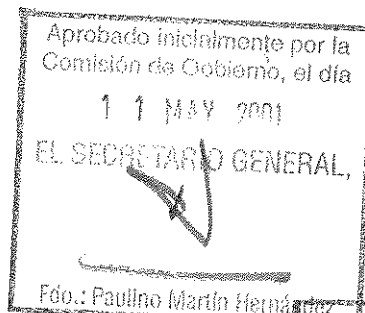
Por el contrario, la previsión de capacidad del **aparcamiento para vehículos pesados** se ha mostrado excesiva. La parcela así calificada presenta ocupaciones medias en torno al 50% de su capacidad en los últimos años, cuando el polígono estaba ya funcionando al tope de su actividad. El origen de esta infrautilización está en la especialización del aparcamiento sólo para vehículos directamente vinculados al CTM, mientras que otros potenciales usuarios del entorno han resuelto esta necesidad en su propio polígono. Este es el caso del Polígono Industrial de Vallecas, que ha construido recientemente su propio aparcamiento para camiones a partir de una alegación al Plan General presentada por la asociación de industriales de polígono, este aparcamiento sustituirá y complementará las zonas de aparcamiento implantadas en suelo no urbanizable. También Mercamadrid está construyendo su aparcamiento dentro de su ámbito.

La **regulación edificatoria** de las parcelas logísticas también evidencia desajustes con las necesidades reales de la actividad. En la actualidad, está ocupado el total del suelo calificado y edificadas todas las parcelas de acuerdo a las normas, sin embargo sólo se ha consumido un 60% de la superficie edificable. Es evidente que las actividades logísticas exigen tipos edificatorios extensivos con un desarrollo limitado en doble altura. Para agotar la superficie edificable máxima sobre rasante, con la normativa vigente, sería imprescindible ejecutar las dos entreplantas en su superficie máxima (sumando ambas el 50% de la superficie edificada), proporción que se contradice con la limitación (25%) de usos terciarios y otros complementarios que serían los destinatarios de esas entreplantas.

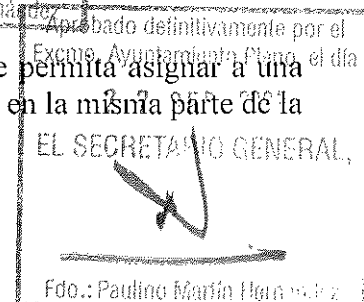
El resultado final es el agotamiento del sólido capaz sin posibilidad de materializar la superficie edificable. No es probable que las obras de ampliación que pudieran solicitarse para intensificar el uso sobre la parcela puedan contemplar la ejecución total de las entreplantas alcanzando la edificabilidad máxima permitida.

Estas circunstancias se vienen manifestando desde hace años, pero es ahora, transcurridos varios años desde la consolidación edificatoria del polígono, cuando pueden reconocerse como circunstancias urbanísticas diferentes de las consideradas en su momento para redactar y aprobar el Plan Especial o para incorporarlo al Plan General. La propia normativa vigente está impidiendo el desarrollo del polígono de acuerdo a las demandas de la actividad a la que está destinado.





Procede, por tanto, una modificación de las condiciones de ordenación que permita asignar a una parte de la parcela de aparcamiento un uso de "centro logístico", localizando en la misma parte de la edificabilidad no materializable sobre las otras parcelas.



4. JUSTIFICACION DE LA ORDENACION PROPUESTA

La propuesta de Modificación del Plan Especial consta de una memoria justificativa y de la documentación completa del Plan Especial vigente y modificado.

De acuerdo al objetivo en su día planteado, se delimita la parcela S-10, segregada de la del aparcamiento de vehículos pesados y calificada para "centro logístico". Esta parcela se destinará, además de la ampliación del centro logístico, a un nuevo Centro de Contratación de Transportes. Esta previsión, sumada a su especial localización, justifica las especificidades que presenta la regulación de esta parcela, respecto de las otras del mismo uso.

4.1. Ámbito e instrumentos de la modificación

La ordenación que se propone no implica la modificación de las determinaciones del Plan General, ni las relativas al régimen urbanístico de las áreas de planeamiento incorporado, ni tampoco las que definen las condiciones genéricas del uso dotacional del transporte en su categoría de Logística del transporte.

En aplicación de las normas urbanísticas del Plan General y de la interpretación que de las mismas hace el acuerdo 2º de la sesión 21ª de la Comisión de Seguimiento del Plan General, celebrada el 16 de marzo de 2000, la ordenación propuesta puede abordarse mediante una modificación del Plan Especial que regula el polígono.

El ámbito de la modificación será el del Plan Especial "PE.SG-6" incorporado al API.18.04, aún cuando sólo se alteran determinaciones de algunas de las parcelas.

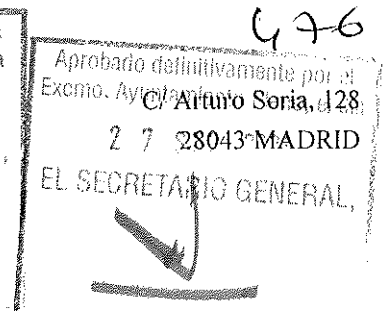
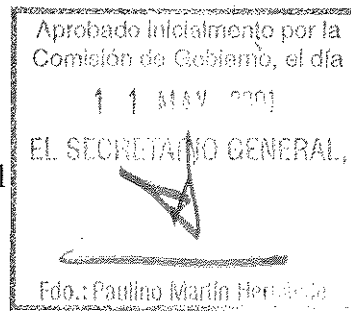
4.2 Modificaciones en la red viaria y en los accesos a las parcelas

La nueva parcela se localiza en la esquina del "Eje 7" con la Avenida Central, sin modificar las alineaciones vigentes. Esta opción favorece una saludable economía procedimental en el desarrollo de la modificación, pero localiza las actividades de maniobra interiores a la parcela por detrás del aparcamiento en vía pública obligando a un cuidadoso diseño de accesos.

Los accesos de vehículos a la parcela se hacen desde la Avenida Central, preservando el "Eje 7", cuya función como principal acceso al polígono aconseja mantenerlo libre de accesos a parcelas. Estos accesos a la parcela S-10 se organizan desde una vía de para evitar las interferencias que la maniobra o espera pudieran producir sobre la Avenida o sobre los accesos al aparcamiento de camiones. Se propone una reorganización de la franja peatonal-aparcamiento de la vía pública, que deberá ser objeto de una definición concreta en el Proyecto de Urbanización, pero que permite establecer la viabilidad de la propuesta, manteniendo la capacidad del aparcamiento en vía pública y



Ayuntamiento de Madrid
Gerencia Municipal de Urbanismo
Dirección de Servicios del Plan General
Departamento de Planeamiento Urbanístico



minimizando las interferencias entre las diferentes circulaciones (camiones, turismos, aparcamientos, accesos a parcela, peatonal, etc).

4.3. Reducción de la capacidad del aparcamiento.

Los datos de ocupación del aparcamiento de vehículos pesados en los últimos cinco años (con el polígono consolidado por la edificación) presentan unas medias mensuales entre 211 y 280 vehículos, con una marcada tendencia a su estabilización en los valores medios globales (240 vehículos). La parcela calificada para aparcamiento de vehículos pesados tiene en la actualidad una capacidad para 474 vehículos, con una proporción de 80m²/plaza de aparcamiento.

La propuesta supone una reducción de su superficie en 10.582m² (25%) manteniendo una capacidad para 373 plazas, 129 de las cuales (35%) son para vehículos articulados, cumpliendo así los estándares fijados por el Plan Especial y por la nota del Servicio de Transportes y Aparcamientos.

4.4. Reducción de la edificabilidad en las parcelas construidas.

La propuesta de modificación mantiene la superficie edificable total para el uso pormenorizado de "centro logístico" en la cifra actual (115.000m²), pero relocalizando 14.000m² en la parcela segregada de la del aparcamiento.

Esta relocalización implica una reducción de la edificabilidad asignada a las parcelas actualmente calificadas para ese uso, que pasa de 115.000m² a 101.000 (88%). Esta reducción se reparte homogéneamente entre todas las parcelas, resultando un nuevo índice de edificabilidad de 0,8722m²/m². De esta edificabilidad total, el 30% permanece vacante, permitiendo duplicar la superficie edificada actualmente en las entreplantas. Respecto de la superficie edificada en cada una de las parcelas, el margen de ampliación oscila entre el 31% y el 54%.

El resto de las condiciones de la edificación no se alteran.

4.5. Regulación de la nueva parcela segregada de la del aparcamiento (parcela S-10).

Regulación del uso

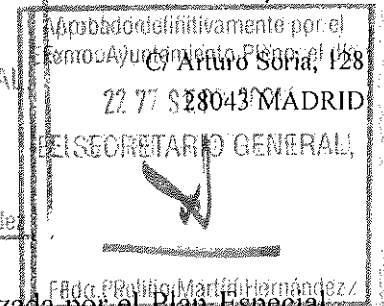
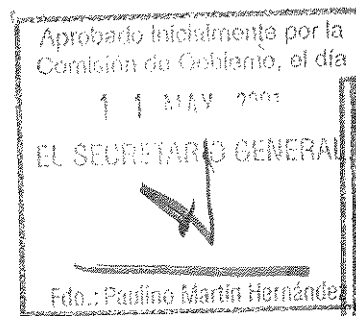
La propuesta amplía la tolerancia del uso terciario en su clase de oficinas, sólo para el subgrupo A-1 definido en el artículo 4.1 del Plan Especial, que pasa a admitirse como uso compatible en la parcela S10. Al mismo tiempo amplía, sólo para esa misma parcela 10, la presencia total de los usos compatibles hasta el 50% del total de la superficie edificable.

El subgrupo A-1 citado se refiere a las actividades de "centro logístico - lonja de contratación", necesarias para el destino que se pretende y consustanciales a la actividad logística en general.

El capítulo 7.2 de las normas del Plan General limita al 25% la proporción de los usos compatibles en las parcelas dotacionales, sin embargo esas mismas normas habilitan al Plan Especial que ordene las calificadas para Logística del Transporte para alterar el régimen de los usos compatibles instituido en ese capítulo 7.2. La proporción propuesta es, por otra parte, coherente con establecida



Ayuntamiento de Madrid
Gerencia Municipal de Urbanismo
Dirección de Servicios del Plan General
Departamento de Planeamiento Urbanístico



por el nuevo Plan General para los polígonos industriales, referencia utilizada por el Plan Especial para regular los usos compatibles.

Esa propuesta de una mayor tolerancia de usos se limita a la nueva parcela y se justifica en el especial destino que quiere asignársele. En realidad su ampliación, con carácter general a todo el polígono no tendría sentido, porque la regulación de usos vigente para polígonos industriales (norma zonal 9, grados 4º y 5º) se basa en la diferenciación entre usos complementarios y asociados y viene a paliar la inexistencia de parcelas de servicios a la producción en esos polígonos, ambos argumentos no son aplicables al caso por ser el CTM un polígono de parcelas dotacionales y equipado con su propio centro administrativo.

Regulación edificatoria

La especial localización de la parcela, obliga a organizar la ocupación de forma diferente a las demás de su uso. El retranqueo frontal se amplía para facilitar la maniobra y minimizar la afección sobre la vía de servicio. El retranqueo lateral se reduce al no estar relacionado con el movimiento de camiones. Los linderos con la parcela de aparcamiento se prevén sin separación de la edificación.

El coeficiente de ocupación es del 66% de la parcela, mayor que el de otras parcelas, esta especificidad se justifica por el uso compatible previsto (centro de contratación) que reduce la exigencia de espacio de maniobra de vehículos. La proporción entre el suelo destinado a maniobra de camiones y la superficie edificada para el uso principal de centro logístico (50% del total) se mantiene similar a otras parcelas (en torno a 0,5m² de espacio de maniobra por cada m² de nave).

La parcela tiene una superficie total de 10.582m² que se delimita en los planos. Se le asigna una edificabilidad total de 14.000m², correspondiéndole por tanto, un índice de 1,323m²/m².

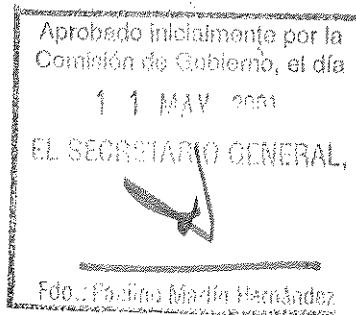
Se propone admitir una tercera entreplanta, con la finalidad de permitir una mayor flexibilidad a la hora de desarrollar el programa de actividades que será complejo. Se mantiene, sin embargo, la altura total de cornisa con el objetivo de preservar el tipo edificatorio configurado en el Plan Especial para el uso de Centro Logístico: "contenedor con entreplantas parciales", y evitar su desviación hacia tipos más propios de usos terciarios.

4.5. Cuadro comparativo de superficies.

La propuesta de modificación presenta los siguientes parámetros de superficies:

Cuadro 1: Comparativo de superficies de usos calificados

USO PORMENORIZADO	Nº	Superficie m ²		Edificable m ²		Índice m ² /m ²	
		PE SG6	MPE	PE SG6	MPE	PE SG6	MPE
Centro administrativo	1	12513	12513	17500	17500	1,4	1,4
Aparcamiento camiones	1	40810	30228	1000	1000	0,025	0,033
Centro de servicios al vehículo	2	17020	17020	21000	21000	1,23	1,23
CL parcelas S6 a S9	7	115802	115802	115000	101000	0,99	0,87
CL. parcela S10	1	0	10582	0	14000	0	1,32
Total Centro Logístico	7/8	115802	126384	115000	115000	0,99	0,91



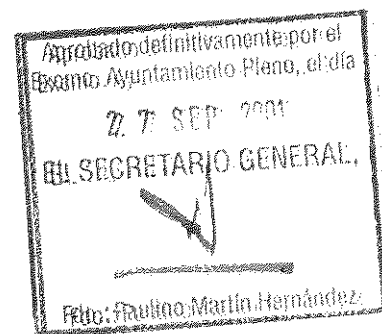
478

5. ALCANCE DE LA MODIFICACION

5.1. Documentación afectada del Plan Especial SG-6 Centro de Transportes de Madrid

Este expediente incluye la documentación completa del Plan Especial vigente que se modifica y la documentación completa del Plan Especial modificado que constituye un Documento Refundido del mismo. A continuación se relacionan, a título informativo, los documentos modificados respecto del Plan Especial vigente:

- Memoria
 - Capítulo 2.7. Determinaciones del PGOUM de Madrid (1997) respecto al área SG-6
 - Capítulo 4.4. Esquema funcional del CTM
 - Capítulo 4.5. Usos del Suelo
 - Capítulo 4.6. Edificabilidad
 - Capítulo 4.9. Centro logístico
 - Capítulo 4.11. Aparcamiento de Vehículos pesados
 - Capítulo 4.12. Equipamientos y terciario
- Normas Urbanísticas
 - Artículo 3.2. Principales magnitudes de la Ordenación del Suelo
 - Sección 3ª. Centro logístico
 - Artículo 5.5.7. Coeficiente de edificabilidad (del aparcamiento)
 - Ficha 2a, 2b, 6a, 7a, 8a, 9a, 10a, y 10b
- Planos
 - 2bis. Condicionantes del NPG de Madrid
 - 6. Calificación y Usos del Suelo
 - 7. Ordenación
 - 8. Red Viaria
 - 9A. Red de distribución de agua
 - 9B. Red de saneamiento y drenaje
 - 9C. Energía eléctrica
 - 9D. Telefonía
 - 11. Ordenación Conjunta MM-CTM
 - 12. Secciones transversales del Polígono

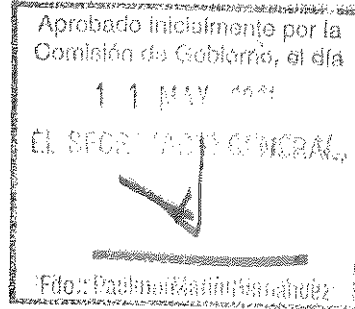


5.2 Afeción a la documentación del Plan General

La aprobación definitiva de esta modificación del Plan Especial "SG-6 Centro de Transporte de Madrid", deberá anotarse como planeamiento de desarrollo en la correspondiente casilla de la ficha del área de planeamiento incorporado "API.18.04.Mercamadrid". Esta anotación se hará inmediatamente en el visualizador del Plan General, incorporándose a la documentación del mismo en el momento de su revisión.

6. PROPUESTA DE MODIFICACION

Se propone delimitar una parcela "S-10" segregada de la del aparcamiento, asignándole un uso pormenorizado de "centro logístico" y una edificabilidad que se detrae de la remanente en otras parcelas de ese mismo uso, en los términos descritos en este expediente.



7. CONCLUSION

La modificación propuesta responde a circunstancias urbanísticas objetivas diferentes de las consideradas para la redacción del Plan General vigente. Afecta a la documentación del Plan del Plan Especial incorporado al Plan General en el API.18.04.Mercamadrid, correspondiendo por su naturaleza y alcance a determinaciones propias de planeamiento de desarrollo, no afectando a otras exclusivas del alcance del Plan General.

En aplicación de las normas urbanísticas del Plan General y de la interpretación que de las mismas hace el acuerdo 2º de la sesión 21ª de la Comisión de Seguimiento del Plan General, celebrada el 16 de marzo de 2000, la modificación propuesta debe formularse y tramitarse en un expediente de modificación del Plan Especial que regula el polígono.

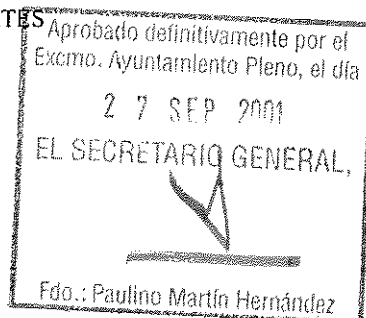
La ejecución de las determinaciones edificatorias de esta modificación exigirá, con carácter previo o simultáneo a la licencia de edificación en la parcela S-10, la tramitación del oportuno Proyecto de Urbanización que desarrolle las determinaciones relativas a la parcela del aparcamiento de vehículos privados y a la vía pública que lo delimita.

En virtud de lo hasta aquí expuesto procede la presente Modificación del Plan Especial en "SG-6 Centro de Transporte de Madrid" incorporado al área de planeamiento incorporado "API.18.04.Mercamadrid" del Plan General de Ordenación Urbana de 1997.

22 de marzo 2001

EL ASESOR TÉCNICO,
 SECCIÓN DE SEGUIMIENTO DEL
 MODELO DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES

Fdo.: Soledad Checa Sánchez



EL ASESOR TÉCNICO
 SECCIÓN ORDENACIÓN 2

Fdo.: Antonio Mª Díaz Sotelo

Conforme:
 EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DE
 SEGUIMIENTO Y ANALISIS URBANO

Fdo.: Enrique Ubillos Orsolich

Conforme:
 EL JEFE DEL DEPARTAMENTO DE
 PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

Fdo.: Emilio Martínez Vidal

Vº Bº
 EL DIRECTOR DE SERVICIOS
 DEL PLAN GENERAL

Fdo.: Alfonso del Moral Carro



757

ANUNCIO

El Excmo. Ayuntamiento Pleno, en sesión celebrada el día 27 de Septiembre de 2.001, adoptó el siguiente acuerdo:

- “1º.- Aprobar provisional y definitivamente la Modificación del Plan Especial “SG-6-MERCAMADRID (C.T.M.)” del API 18.04 “Mercamadrid”, al amparo del Art. 47.5 de la Ley 9/95, de 28 de Marzo, sobre Medidas de Política Territorial, Suelo y Urbanismo de la Comunidad de Madrid, y de la Disposición Transitoria Tercera, párrafo 3º, de la Ley 9/2001, de 17 de Julio, del Suelo de la CAM.
- 2º.- Publicar el presente acuerdo en el B.O.C.M., junto con el texto de las Ordenanzas modificadas, de conformidad con el Art. 70.2 de la Ley 7/85, de 2 de Abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.”

MPG.API.18.04. NORMAS URBANÍSTICAS. ARTÍCULOS MODIFICADOS

Art. 3.2. Principales magnitudes de la Ordenación del suelo.

Las principales magnitudes de la Ordenación del suelo son las siguientes:

	SUPERFICIES	
	M2	%
SERVICIOS URBANOS:		
Centro Administrativo Comercial.	12.513	3,70
Centro de Servicios al Vehículo (uso compatible, Centro Logístico).	17.020	5,04
Centro Logístico.	126.384	37,39
USOS DOTACIONALES:		
Red Viaria Pública y Aparcamien-tos en Superficie.	83.240	24,63
Red Viaria Privada.	17.728	5,25
Aparcamiento de Vehículos Pesados.	30.228	8,94
Servicios complementarios del Automóvil: Estación de Servicio.	2.887	0,85
Areas Ajardinadas.	48.000	14,20
TOTAL POLIGONO	338.000	100,00



Art. 5.3.1. Ambito.

Corresponde a las supermanzanas 6, 7, 8 y 9 y a la parcela 10, del CTM.

Art. 5.3.3. Actividades y usos compatibles.

Son usos compatibles los que se señalan en las condiciones siguientes:

- a. Residencial: con arreglo a lo especificado en el Art. 11.10.15 de las NN.UU. del P.G.O.U.M.-85.
- b. Servicios terciarios:
 - b.1. Oficinas: según lo indicado en el Art. 11.10.15 de las NN.UU. del P.G.O.U.M.-85.
 - b.2. Cafetería: admisible vinculada a las instalaciones del Centro Logístico.
 - b.3. En la parcela nº 10, los usos compatibles se amplían hasta el 50% de la superficie edificada total , siendo admisible además el uso terciario – oficinas, definido en el art. 4-1, subgrupo A-1 del presente Plan Especial.

Art. 5.3.4. Obras admisibles.

Se admiten todas las obras en edificios, demolición y de nueva edificación reguladas en los Art. 1.4.7 a 1.4.9 de las NN.UU. del P.G.O.U.M.

Art. 5.3.9. Posición de la edificación.

- 1) Separación mínima a linderos frontales (de viario público o privado definido en el Art. 3.6.a): 14 m. Separación a linderos frontales de viario privado definido en el Art. 3.6.c): 0 m.

Separación a linderos frontales de viario privado definido en el art. 3.6.c: 0 m.



- 2) Separación a linderos traseros en Tipología II: $H/2$ (siendo H la altura de coronación de la edificación), y como mínimo 5 m.
- 3) Separación entre edificios: la separación entre edificaciones no correspondientes al mismo proyecto será $>H$, y como mínimo 10 m. (viario privado definido en el Art. 3.6.c).
- 4) Condiciones para el adosamiento de edificios:
Podrán adosarse:
Tipología I:
 - a. Edificios del mismo proyecto.
 - b. En el caso de módulos adosables, definidos en el Estudio previo a la edificación (Art. 5.3.8)Tipología II: Edificios del mismo proyecto.
- 5) Separación a linderos:
 - a.- Separación a frente. La edificación se separará un mínimo de 14 m. (según norma general regulada en el artículo 5.3.9.1) en parcelas 6 a 9.
 - b.- En la parcela nº 10, 18 m con la Avenida Central y 8 m con el eje nº 7
 - c.- Separación a linderos lateral y testero (parcela S2).
 - En tipología I.- 0,00 m.
 - En tipología II.- según artículo 5.3.9.2)

Art. 5.3.10. Ocupación.

La edificación podrá ocupar:

- Tipología I: El 100% del área de movimiento de la edificación.
- Tipología II: el 70% de la parcela.



En la parcela 10 se ocupará:

- Tipología I, 7.000 m² del área de movimiento de la edificación.
- Tipología II, el 66% de la parcela edificable.

Art. 5.3.11. Coeficiente de edificabilidad.

El coeficiente de edificabilidad neta es de 0,8722 m²/m² de parcela. (12,58 m³/m²), en las supermanzanas 6,7,8 y 9 y de 1,32 m²/m² de parcela (11,507 m³/m²), en la parcela 10.

Art. 5.3.13. Posibilidad de entreplanta.

Admisibles hasta dos entreplantas, en un 50% de la planta de la edificación en las supermanzanas 6,7,8 y 9 y hasta 3 entreplantas, en un 50% de la planta de la edificación en la parcela 10 (ver esquema adjunto). Computables a efectos de edificabilidad. Altura mínima de entreplanta: 2,90 m.

Art. 5.3.15. Vuelos y muelles.

- 1) Vuelos admisibles, los indicados en el esquema adjunto.
- 2) Los vuelos serán computables a efectos de edificabilidad, a excepción de marquesinas que se registrarán por lo especificado en el Art. 6.10.9 de las NN.UU. del P.G.O.U.M.



Art. 5.3.16. Aparcamiento.

- 1) Se cumplirá la normativa del P.G.O.U.M. (Art. 7.5.35 de sus NN.UU.) en lo referente a dotaciones de aparcamientos. Será necesario cubrir en el interior de la supermanzana un mínimo del 75% de esta dotación, y un 25% en el viario limítrofe.
- 2) Para la contabilización del área de aparcamiento será computable toda la superficie de la banda de servicio que sea accesible a los vehículos, independientemente de su uso indistinto por vehículos pesados o ligeros.
- 3) Tanto las plazas como los garajes cumplirán las especificaciones de los Art. 7.5.11 al 7.5.19 de las NN.UU. del P.G.O.U.M.

Art. 5.3.20. Condiciones de seguridad frente al fuego.

Será de aplicación lo especificado en los Art. 6.9.8 y 6.9.9 de las NN.UU. del P.G.O.U.M.

Art. 5.5.7. Coeficiente de edificabilidad.

El coeficiente de edificabilidad será $0,033 \text{ m}^2/\text{m}^2$ de supermanzana ($0,33 \text{ m}^3/\text{m}^2$). Las marquesinas, fosos de reparaciones, túneles de lavado, casetas de control y de servicios no contabilizarán a efectos de edificabilidad.

CAPITULO 4.- DEFINICION DE ACTIVIDADES Y USOS
ESPECIFICOS ADMISIBLES EN EL CTM

Art. 4.1. GRUPO A: ACTIVIDADES DEL CENTRO ADMINISTRATIVO
COMERCIAL

Art. 4.1.1. Usos permitidos comprendidos en el Grupo A

Subg.A1) Centro administrativo-lonja de contratación

Centro administrativo de la sociedad gestora, oficinas, salas polivalentes, lonja de contratación, salas de reuniones y descanso.... con las limitaciones especificadas en el art. 4.1.2.

Subg.A2) Administración interior y viviendas de empleados

Vigilancia interior, recepción-información, servicios de mantenimiento y limpieza.... con las limitaciones especificadas en el art. 4.1.2.

Subg.A3) Servicios públicos a las empresas del CTM

Correos y telegramas, teléfono y telex, policia, bomberos....

Subg.A4) Servicios públicos básicos para los usuarios del CTM

Centro sanitario, centro de primeros auxilios, guarderia, oficina de empleo, equipamiento cultural y deportivo, aseos, vestuarios...

Subg.A5) Actividades privadas de servicios personales

Cafeterias, restauración, hoteles, centro recreativo-sala de juegos, lavanderia, peluqueria, farmacia, servicios bancarios, locales de espectáculos....

- Subg.A6) Comercio minorista para trabajadores y usuarios del CTM
Supermercado, comercio textil, prensa-librería, estanco, video-club.... con las limitaciones especificadas en el art. 4.1.2.
- Subg.A7) Actividades auxiliares de los seis subgrupos anteriores
Casetas de control, casetas de servicios e infraestructuras.
- Subg.A8) Otros usos de servicios al CTM
Todos aquellos usos no incluidos en la relación anterior que ofrezcan servicios a los vehículos conductores, empresas y trabajadores usuarios del CTM, incluidos los usos catalogados en la categoría de equipamientos en el P.G.O.U.M.

Art. 4.1.2. Limitaciones y cuatelas al Grupo A

- Al Subg.A1) Limitación de oferta total de oficinas:
8.000 m2 construidos.
Cualitativamente: quedan excluidas las oficinas con actividades no vinculadas al Centro de Transportes y a las empresas de servicios directos o indirectos al mismo.
- Al Subg.A2) Cumplirán las especificaciones de los artículos 11.10.15a y Título X, Capítulo 2 de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U.M.
- Al Subg.A3) No se requieren.
- Al Subg.A4) No se requieren. Por su funcionamiento conjunto con MM, son de asignación al polígono del CTM las dotaciones incluidas en la parcela I de Mercamadrid.
- Conjuntas al Subg. A.3 y A.4) Se reservarán para usos de servicios no lucrativos un mínimo del 10% de la edificabilidad global del C.A.C.

21

Al Subg.A5) No se requieren.

Al Subg.A6) De carácter cualitativo:

- . Exclusión de actividades que por su oferta, radio de acción y fuerte capacidad de atracción pudieran inducir a su utilización por parte de la población exterior a CTM-MM. Se prohíben los hipermercados, los comercios minoristas alimentarios superiores a 400 m2 de superficie de venta (supermercados) y los Grandes Almacenes.
- . De carácter cuantitativo:
Sup. máxima construida: 4.000 m2.

Al Subg.A7) No se requieren.

Al Subg.A8) No se requieren.

**Art. 4.2. GRUPO B: ACTIVIDADES DEL CENTRO DE SERVICIOS
AL VEHICULO**

Art. 4.2.1. Usos permitidos comprendidos en el Grupo B

Subg.B1) Actividades complementarias del comercio, exposición y venta de utillaje comercial
Mantenimiento y reparación de equipos,
reparación de embalajes....

Subg.B2) Actividades auxiliares del transporte
Talleres de reparaciones, asistencia a
vehículos frigoríficos, Inspección Técnica de
Vehículos, reparación y venta de neumáticos,
exposición y venta de vehículos y recambios,
servicio de grúas, servicios de lavado....

Subg.B3) Servicios al automóvil; venta de combustibles
y actividades complementarias, conforme a lo
regulado en el art.10.6.14 de las Normas
Urbanísticas del PGOUM.

Subg.B4) Actividades auxiliares de los tres subgrupos anteriores
Casetas de control, casetas de servicios e
infraestructuras, viviendas de empleados....

Subg.B5) Otros usos
Todos aquellos usos no incluidos en la
relación anterior que desarrollen servicios a
los vehículos y a la maquinaria utilizada en
el centro logístico.

Art. 4.2.2. Limitaciones y cautelas al Grupo B

No se requieren.

Art. 4.3. GRUPO C: ACTIVIDADES DE APARCAMIENTO DE VEHICULOS

Art. 4.3.1. Usos permitidos comprendidos en el Grupo C

Subg.C1) Aparcamiento de vehículos

Subg.C2) Servicios complementarios

Instalaciones de vigilancia y control, fosos de reparaciones de vehículos y túnel de lavado, en régimen de autoservicio, taquillas o trasteros, aseos....

Subg.C3) Otros usos.

Todos aquellos usos no incluidos en los dos subgrupos anteriores y que puedan dar servicio directo, sin mediación de relación comercial, a los usuarios del aparcamiento de vehículos, etc.

Art. 4.3.2. Limitaciones y cautelas al Grupo C

Se excluyen los servicios públicos o privados que puedan estar comprendidos en los Grupos A, B y D del presente Capítulo de las Normas Urbanísticas.

Art. 4.4. GRUPO D: ESTACION DE SERVICIO-GASOLINERA

Art. 4.4.1. Usos permitidos comprendidos en el Grupo D

Subg.01) Servicio de carburantes

Posiciones de suministro (surtidores),
marquesinas, etc.

Subg.02) Servicios complementarios

Venta de lubricantes, suministro de aire y
agua, casetas de control, casetas de servicios
e infraestructuras, etc.

Art. 4.4.2. Limitaciones y cautelas al Grupo D

Se cumplirá lo especificado en el art. 10.6.14. de las
NN.UU. del PGOUM

25

Art. 4.5. GRUPO E: ACTIVIDADES DEL CENTRO LOGISTICO

Art. 4.5.1. Usos permitidos comprendidos en el Grupo E

Subg.E1) Empresas de almacenamiento

Incluidas oficinas y servicios propios,
con las limitaciones especificadas en el
art.4.5.2.

Subg.E2) Empresas de carga fraccionada, carga completa,
paqueteria y recaderos

Incluidas oficinas y servicios propios, con las
limitaciones especificadas en el art.4.5.2.

Subg.E3) Centro IIF (Centro Aduanero)

Incluidos almacenes propios, oficinas,
frigorifico, depósito franco, servicios...
con las limitaciones especificadas en el
art. 4.5.2.

Subg.E4) Otras empresas logísticas

Alquiler de vehículos pesados,
depósitos-garajes de vehículos pesados,
selección y envasado de productos, y en
general, todos los usos relacionados con el
almacenamiento depósito, guarda y distribución
de mercancías, transporte y otros servicios
del uso terciario, que requieren espacio
adecuado separado de las funciones de
producción, oficinas o despacho al público.
Se cumplirán las limitaciones especificadas
en el art.4.5.2.

Subg.E5) Actividades auxiliares de los cuatro subgrupos
anteriores

Casetas de control, casetas de servicio e
infraestructuras, viviendas de empleados...
con las limitaciones especificadas en el
art.4.5.2.

Art. 4.5.2. Limitaciones y cautelas al Grupo E

A todo el subgrupo: Se excluyen las actividades de Mercados Centrales, y los CASH and CARRY (para minoristas, hoteles, hospitales....).

En el caso de instalaciones de almacenamiento y manipulación relacionadas con las actividades permitidas en el polígono de Mercamadrid, se requerirá previamente la autorización de Mercamadrid, para evitar una competencia no deseable entre ambos polígonos.

Las instalaciones complementarias cumplirán lo especificado en el art. 11.10.15. de las Normas Urbanísticas del PGOUM.

Quedan expresamente prohibidas las actividades de producción industrial, tal como vienen definidas en el art. 10.3.1., apartado 1a de las NN.UU., del P.G.O.U.M.

13

**CAPITULO 5.- CONDICIONES PARTICULARES DE LA EDIFICACION
DEL CTM**

SECCION PRELIMINAR

Art. 5.0.1. Consideraciones preliminares

- 1) En el presente capítulo se incluyen las condiciones particulares que, junto con las generales que se establecen en los Títulos IX y X de las Normas Urbanísticas del P.G.O.U. de Madrid, regulan las condiciones a que deben sujetarse los edificios del CTM en función de su localización.

- 2) Las edificaciones se han agrupado en seis categorías:
 - a. Centro Administrativo-Comercial
 - b. Centro de Servicios al Vehículo
 - c. Centro Logístico
 - d. Estación de servicio-gasolinera
 - e. Aparcamiento de vehículos
 - f. Zona verde-espacios deportivos

Art. 5.0.2. Alteración de las condiciones particulares

Las condiciones que afecten a aspectos secundarios de las normas (alineaciones, alturas....), podrán alterarse por Modificación del Plan Especial (Art.1.3)

SECCION 1a.: CENTRO ADMINISTRATIVO-COMERCIAL (C.A.C.)

Art. 5.1.1. Ambito

Corresponde a la supermanzana 1 del CTM.

Art. 5.1.2. Actividades y usos admisibles

Los correspondientes al grupo A (art. 4.1).

Art. 5.1.3. Obras admisibles

Son admisibles todas las obras en los edificios, de demolición y de nueva edificación contempladas en los artículos 2.4.7 a 2.4.9 de las NN.UU. del P.G.O.U. de Madrid.

Art. 5.1.4. Parcela mínima y condiciones de parcelación

La parcela mínima edificable será de 500 m2.

Art. 5.1.5. Condiciones específicas de tramitación

- 1) Podrán tramitarse proyectos:
 - a. Correspondientes a la totalidad de la supermanzana, desarrollable por fases.
 - b. Los que cumplan las especificaciones del Estudio Previo de Detalle de la Supermanzana (art.5.1.6)

28

Art. 5.1.6. Estudio de Detalle de la supermanzana

- 1) No será necesaria su redacción en los casos en que se disponga de un proyecto o anteproyecto unitario de toda la supermanzana 1.
- 2) En caso contrario, el Estudio de Detalle, deberá contener, como mínimo:
 - a. Programa de usos y actividades de la supermanzana.
 - b. Parcelación de la supermanzana, en su caso.
 - c. Posición de las edificaciones y distribución de su volúmen.
 - d. Organización de las bandas de servicio de los aparcamientos y de los espacios entre edificaciones.
 - e. En su caso, condicionantes estéticos de las edificaciones.

Art. 5.1.7. Posición de la edificación

- 1) Los planos de fachada de la nueva edificación guardarán separaciones mínimas a las alineaciones exteriores iguales o superiores a las indicadas en el plano 7 (Ordenación).
- 2) En caso de que el CAC esté compuesto por edificaciones que no guarden continuidad física, la separación entre ellas se atenderá a lo especificado en el art.11.5.7. de las Normas Urbanísticas del PGOUM.

Art. 5.1.8. Ocupación

En planta, el conjunto de las edificaciones del C.A.C. podrá ocupar el 100% del área de movimiento de la edificación señalada en el Plano 7.

Art. 5.1.9. Coefficiente de edificabilidad

El coeficiente de edificabilidad neta es de 1.399 m²/m² de supermanzana (18.381 m³/m²)

Art. 5.1.10. Altura máxima y núm. max. de plantas

Altura máxima: 20m a la altura de cornisa.

Altura mínima de planta baja: 3.10 m.

Altura mínima de planta pisos: 2.90 m.

Núm. máximo de plantas: 5 plantas.

Los elementos emblemáticos del CTM (hitos, torres, etc.) podrán superar excepcionalmente la altura de 20 m.

Los elementos especificados en el art. 9.6.11 de las NN.UU del PGDUM también podrán elevarse por encima de la altura máxima.

Quando se requiera superar la altura de 20 m por razones tecnológicas, delimitaciones específicas o de funcionalidad organizativa, se podrá incrementar esta altura, hasta un límite de 11 plantas y 35 m, en edificaciones cuya proyección total en planta no supere el 15% de la superficie total de la supermanzana, y teniendo en cuenta que cada una de las edificaciones en altura no podrá superar en proyección en planta el 10% de la superficie total de la supermanzana

Art. 5.1.11. Patios interiores

Sería admisible la inclusión de patios de parcela, con arreglo a lo especificado en los artículos 9.7.15. a - 9.7.27. de la NN.UU. del PGDUM.

- 2) Estos patios públicos podrán ser protegidos y cubiertos mediante lucernarios traslúcidos para mejora de sus condiciones ambientales, sin que contabilizen a efectos de edificabilidad, cumpliendo las condiciones de cubrición del art. 9.7.26 de las NNUU. del PGOM.

Art. 5.1.12. Aparcamiento

- 1) Se cumplirá la normativa del PGOM (art. 9.8.23 y 9.8.24 de sus NNUU) en lo referente a dotaciones de aparcamientos. Será necesario cubrir en el interior de la supermanzana del CAC un mínimo del 75% de esta dotación, y un 25% en el viario limítrofe.
- 2) No obstante, y dada la singularidad de los usuarios del centro, mayoritariamente tripulaciones de vehículos pesados, y el funcionamiento conjunto del CTM, se admitirá un trasvase de hasta el 30% de la dotación interior al Aparcamiento de Vehículos Pesados.
- 3) Tanto las plazas como los garajes cumplirán las especificaciones de los artículos 9.8.25 al 34 de las NN.UU. del PGOM.

Art. 5.1.13. Sótanos y semisótanos

Admisibles hasta 6 m. bajo rasante, computables a efecto de edificabilidad, excepto aparcamiento, muelles de carga y descarga e instalaciones auxiliares.

Art. 5.1.14. Bandas de servicio

- 1) Su organización se fijará en el proyecto o Estudio de Detalle correspondiente.
- 2) Edificaciones admisibles: casetas de servicios, instalaciones, no computables a efectos de edificabilidad.
- 3) Su mantenimiento deberá ser garantizado por CTM S.A.

Art. 5.1.15. Condiciones de estética

- 1) Las que establezca, en su caso, CTM.S.A., a través del proyecto unitario o de sus propios Estudios Previos a la Edificación, habida cuenta del carácter de máxima centralidad y de la importancia formal y funcional del CAC en el conjunto del CTM.
- 2) Serán admisibles salientes y vuelos de un máximo de 300cm. La altura mínima entre la cara inferior del saliente y la rasante de la acera, no podrá ser inferior a 340cm.
- 3) El saliente máximo de las cornisas y aleros respecto a la alineación exterior, no excederá de 500cm.
- 4) Las marquesinas se regirán por lo especificado en el Art.9.11.17 de las NN.UU. del PGOUM

Art. 5.1.16. Otras normas

Se respetará la normativa de las condiciones higiénicas y de seguridad frente a incendios de las NN.UU del PGOUM

SECCION 2a.: CENTRO DE SERVICIOS AL VEHICULO

Art. 5.2.1. Ambito

Corresponde a las supermanzanas 4 y 5 del CTM

Art. 5.2.2. Actividades y usos admisibles

Los correspondientes al Grupo B (art. 4.2).

Art.5.2.3. Actividades y usos compatibles

Serán usos compatibles los siguientes:

- a) los correspondientes al grupo E (Centro Logístico art.4.5.), siempre que CTM valore que no es necesaria mayor reserva de instalaciones para los usos del grupo B.
- b) Servicios terciarios: será admisible el servicio de cafetería vinculado a las instalaciones del C.S.V.

Art. 5.2.4. Obras admisibles

Se admiten todas las obras en los edificios, obras de demolición y obras de nueva edificación reguladas en los artículos 2.4.7 a 2.4.9 de la NN.UU. del P.G.O.U. de Madrid.

Art. 5.2.5. Parcela mínima y condiciones de parcelación

- 1) La parcela mínima será de 250 m².
- 2) Frente mínimo: 10 m.
- 3) Forma de la parcela: será tal que permita inscribir en su interior un círculo de 10 m.

Art. 5.2.6. Condiciones específicas de tramitación

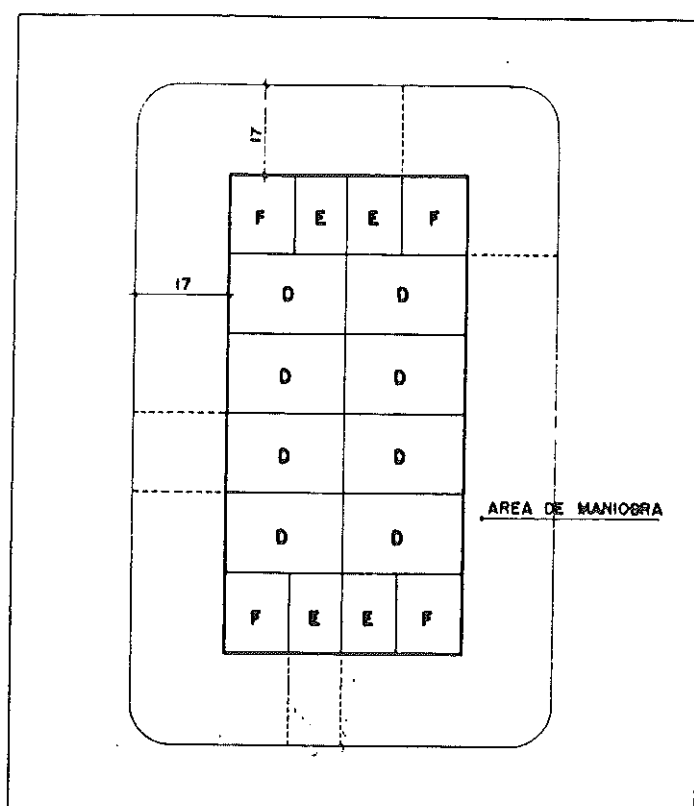
Podrán tramitarse proyectos:

- a. Correspondientes a la totalidad de la supermanzana, desarrollable por fases.
- b. Proyecto en una parcela igual o superior a la mínima, siempre que pertenezca a la tipología de módulos adosables, de características definidas en un proyecto o anteproyecto unitario o en los Estudios previos a la edificación del Centro de Servicios (art.5.2.7)

Art. 5.2.7. Estudio Previo a la Edificación

- 1) Podrán ser desarrollados por CTM para especificar las condiciones constructivas y estéticas que deben cumplir los módulos adosables, con objeto de garantizar un resultado unitario y satisfactorio de cada supermanzana del Centro de Servicios al Vehículo.

- 2) Los módulos tipo adosables podrán ser de tres clases:
- a) módulos de fachada principal
 - b) módulos de fachada secundaria
 - c) módulos de esquina
- 3) Deberá definir las condiciones de los módulos, especificando los elementos secundarios modificables en cada proyecto concreto (chimeneas, huecos de fachada, distribución interior...)



CENTRO DE SERVICIOS AL VEHICULO
EJEMPLO DE PARCELA INTEGRADA

Art. 5.2.8. Posición de la edificación

- 1) La separación a los linderos frontales será la especificada en el plano n.7 y en los esquemas de las fichas del Cap.6 de estas normas (14 m).
- 2) Condiciones para adosar edificaciones: el Centro de Servicios al Vehículo se desarrolla con un contenedor único por manzana. Las condiciones para el adosamiento de vehículos vendrán, por lo tanto, indicadas por un proyecto unitario o, en su defecto, por la definición de los módulos adosables en el estudio previo desarrollado por CTM (art. 5.2.7)

Art. 5.2.9. Ocupación

En planta, la edificación podrá ocupar el 100% del área de movimiento de la edificación.

Art. 5.2.10. Coefficiente de edificabilidad

El coeficiente de edificabilidad neta en cada parcela es de 1.204 m²/m² (12.329 m³/m²)

Art. 5.2.11. Altura máxima

- 1) Altura máxima de la edificación: 15m a la altura de cornisa.
- 2) Incremento de esta altura admisible por razones tecnológicas: 15%.

Art. 5.2.12. Posibilidad de entreplanta

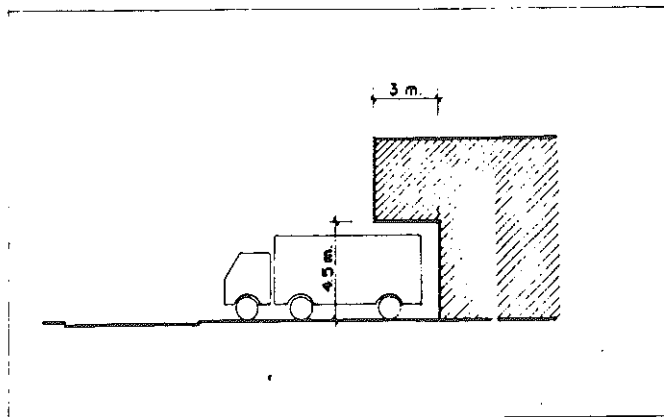
Admisibles hasta dos entreplantas, en un 70% de la planta de la edificación. Serán computables a efectos de edificabilidad. Altura de entreplantas: 2.90 m.

Art. 5.2.13. Sótanos y semisótanos

Admisibles hasta 10 m. bajo rasante. Computables a efectos de edificabilidad, excepto aparcamientos, zonas de carga y descarga e instalaciones auxiliares.

Art. 5.2.14. Vuelos y muelles

- 1) Vuelos admisibles, los indicados en esquema adjunto:



VUELOS ADMISIBLES

- 2) Los vuelos son computables a efectos de edificabilidad, a excepción de marquesinas, que se regirán por lo especificado en el art. 9.11.17 de las NN.UU del PGOUM

- 1) Se cumplirá la normativa del PGOUM (art. 9.8.23 y 9.8.24 de sus NNUU) en lo referente a dotaciones de aparcamientos. Será necesario cubrir en el interior de la supermanzana un mínimo del 75% de esta dotación, y un 25% en el viario limítrofe.

No obstante, y dada la singularidad de los usuarios del centro, mayoritariamente tripulaciones de vehículos pesados, y el funcionamiento conjunto del CTM, se admitirá un trasvase de hasta el 30% de la dotación interior al Aparcamiento de Vehículos Pesados.

- 2) Para la contabilización del área de aparcamiento será computable toda la superficie de la banda de servicio que sea accesible a los vehículos, independientemente de su uso indistinto por vehículos pesados o ligeros.
- 3) Tanto las plazas como los garajes cumplirán las especificaciones de los artículos 9.8.25 al 34 de las NN.UU. del PGOUM

Art. 5.2.16. Bandas de servicio

- 1) Serán de mantenimiento privado con servidumbre de acceso público.
- 2) Edificaciones admisibles; casetas de servicio, control e instalaciones (no computables a efectos de edificabilidad), puestos de servicio de combustible, marquesinas y núcleos exteriores de escaleras de acceso a entreplantas.
- 3) Su mantenimiento deberá ser garantizado por CTM,s.A

35

Art. 5.2.17. Infraestructura ferroviaria

No es admisible en el Centro de Servicios al Vehículo.

Art. 5.2.18. Condiciones de estética

Se fijarán en el proyecto unitario o eventualmente, en el Estudio previo a la Edificación desarrollado por CTM (art. 5.2.7)

40

SECCION 3a.: CENTRO LOGISTICO

Art. 5.3.1. Ambito

Corresponde a las supermanzanas 6, 7, 8 y 9 del CTNM.

Art. 5.3.2. Actividades y usos permitidos

Los correspondientes al Grupo E (Centro Logístico) (art. 4.3).

Art. 5.3.3. Actividades y usos compatibles

Son usos compatibles los que se señalan en las condiciones siguientes:

- a) Residencial: con arreglo a lo especificado en el art. 11.10.15 a) de las NN.UU del PGOUM
- b) Servicios terciarios:
 - b1) Oficinas: según lo indicado en el art.11.10.15 b) de las NN.UU. del PGOUM
 - b2) Cafetería: admisible vinculada a las instalaciones del Centro Logístico.

Art. 5.3.4. Obras admisibles

Se admiten todas las obras en edificios, demolición y de nueva edificación reguladas en los artículos 2.4.7 y 2.4.9 de las NN.UU. del P.G.O.U. de Madrid.

201

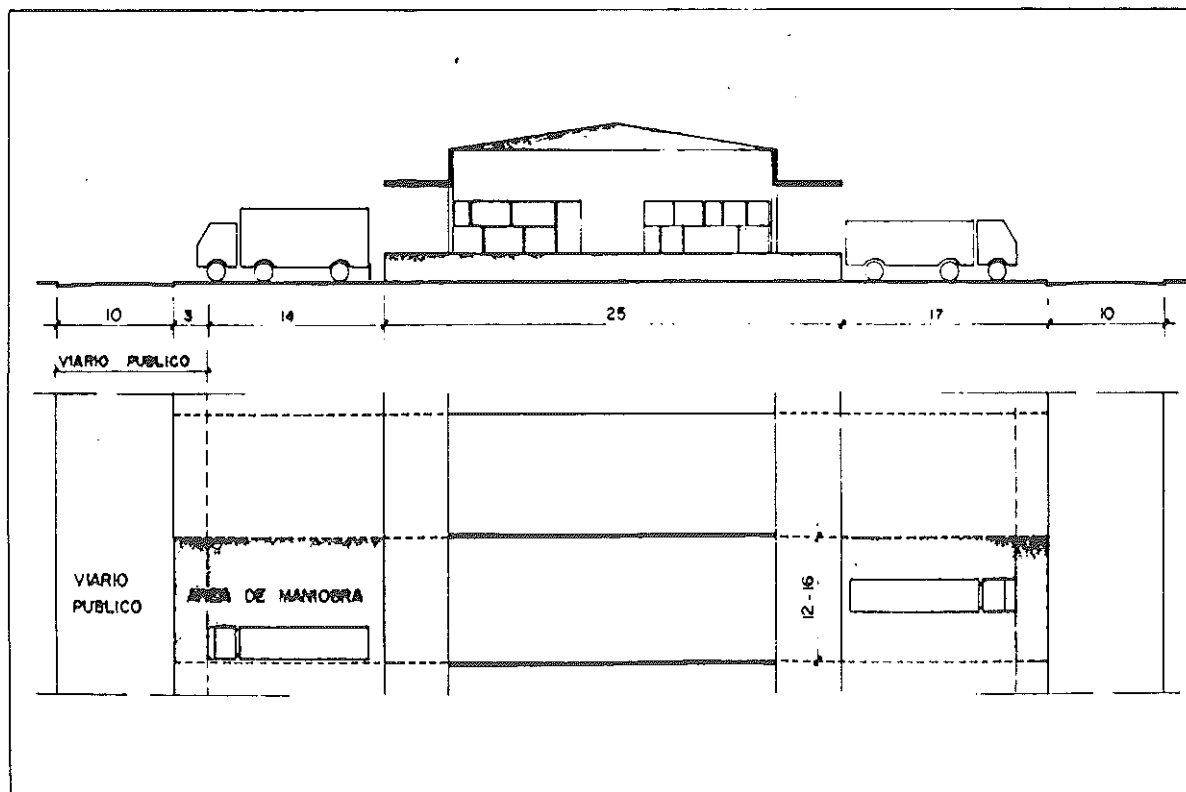
Art. 5.3.5. Parcela mínima y condiciones de parcelación

- La parcela mínima será de 1.500 m².
- Frente mínimo: 20 m.
- Forma de la parcela: será tal que permita inscribir en la parcela un círculo de 20 m. de diámetro.

Art. 5.3.6. Tipologías de las edificaciones del Centro Logístico

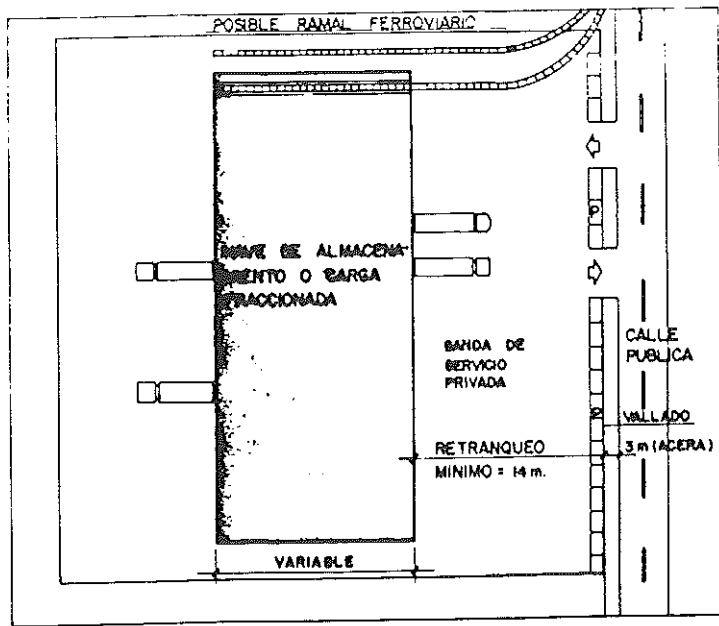
Son admisibles dos tipologías de edificaciones:

- a) Tipología I: Contenedores formados por una única edificación o por módulos adosados, con banda de servicio con servidumbre de uso público.
- b) Tipología II: Edificaciones aisladas en parcelas individuales con cerramiento unificado.



EJEMPLO TIPOLOGIA I : MODULO ADOSABLE

42

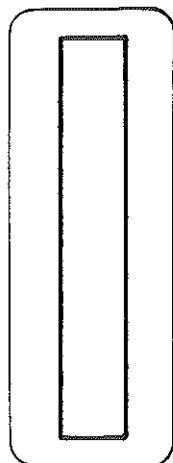


EJEMPLO DE TIPOLOGIA II

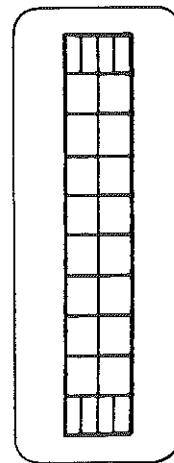
Art. 5.3.7. Condiciones específicas de tramitación

Podrán tramitarse proyectos:

- a) Correspondientes a la totalidad de una manzana, desarrollable por fases.



CONTENEDOR UNICO



MODULOS ADOSADOS

- 1007
- b) Proyectos en una parcela igual o superior a la mínima, en los casos siguientes:
 - 1. Edificaciones aisladas, tanto de la tipología I como de la tipología II, siempre que se respeten las alineaciones y otros condicionantes del Estudio Previo a la Edificación de la manzana correspondiente (art. 5.41).
 - 2. Módulos adosables de la tipología I, de características definidas en un proyecto o anteproyecto unitario o en el Estudio previo a la edificación de la manzana en que se ubique (art.5.3.8)

 - c) Cada manzana se desarrollara con instalaciones correspondientes a una sola tipología.

Art. 5.3.8. Estudio previo a la Edificación de una manzana o supermanzana

- 1) Podrán ser desarrollados por CTM para especificar las condiciones constructivas y estéticas que deben cumplir los módulos adosables, con objeto de garantizar un resultado unitario y satisfactorio de cada manzana del Centro Logístico.

- 2) Los módulos tipo adosables podrán ser de tres clases:
 - a) módulos de fachada principal
 - b) módulos de fachada secundaria
 - c) módulos de esquina

- 3) Deberá cumplir las condiciones de los módulos, especificando los elementos secundarios modificables en cada proyecto concreto (chimeneas, huecos de fachada, distribución interior...)

Art. 5.3.9. Posición de la edificación

- 1) Separación mínima a linderos frontales (de viario público o privado definido en el art.3.6.a): 14m
Separación a linderos frontales de viario privado definido en el art.3.6.c: 0m
- 2) Separación a linderos traseros en tipología II: $H/2$ (siendo H la altura de coronación de la edificación), y como mínimo 5 m.
- 3) Separación entre edificios: La separación entre edificaciones no correspondientes al mismo proyecto será $>H$, y como mínimo 10 m.
(viario privado definido en el art.3.6.c.)
- 4) Condiciones para el adosamiento de edificios:
Podrán adosarse:
 - Tipología I: 1/Edificios del mismo proyecto.
2/En el caso de módulos adosables, definidos en el Estudio previo a la edificación (art.5.3.8.)
 - Tipología II: Edificios del mismo proyecto.

Art. 5.3.10. Ocupación

La edificación podrá ocupar:

- Tipología I: El 100% del área de movimiento de la edificación.
- Tipología II: El 70% de la parcela.

Art. 5.3.11. Coeficiente de edificabilidad

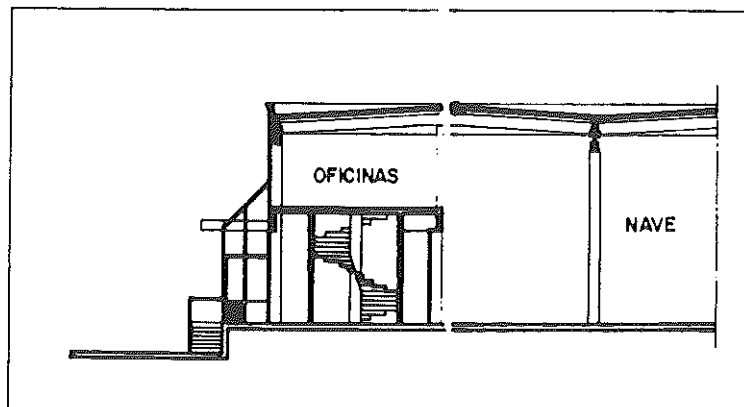
El coeficiente de edificabilidad neta es de 0.993 m²/m² de parcela. (13.636 m³/m²).

Art. 5.3.12. Altura máxima

- 1) Altura máxima de la edificación: 15m a la altura de cornisa.
- 2) Incremento de esta altura por razones tecnológicas hasta un 15%.

Art. 5.3.13. Posibilidad de entreplanta

Admisibles hasta dos entreplantas, en un 50% de la planta de la edificación. Computables a efectos de edificabilidad.
Altura de entreplanta: 2.90 m.



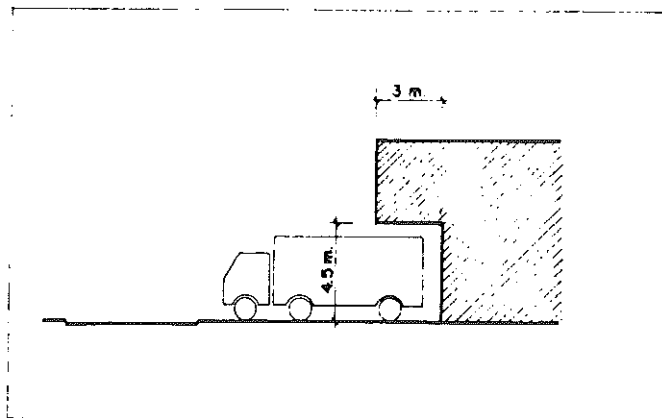
POSIBLES OFICINAS EN ENTREPLANTA

Art. 5.3.14. Sótanos y semisótanos

Admisibles hasta 10 m. bajo rasante. Computables a efectos de edificabilidad, excepto aparcamientos, zonas de carga y descarga e instalaciones auxiliares.

Art. 5.3.15. Vuelos y muelles

- 1) Vuelos admisibles, los indicados en el esquema adjunto.



VUELOS ADMISIBLES

- 2) Los vuelos serán computables a efectos de edificabilidad, a excepción de marquissinas, que se regirán por lo especificado en el art.9.11.17 de las NN.UU de PGOUm

1010

Art. 5.3.16. Aparcamiento

- 1) Se cumplirá la normativa del PGOUM (art. 9.8.23 y 9.8.24 de sus NNUU) en lo referente a dotaciones de aparcamientos. Será necesario cubrir en el interior de la supermanzana un mínimo del 75% de esta dotación, y un 25% en el viario limítrofe.

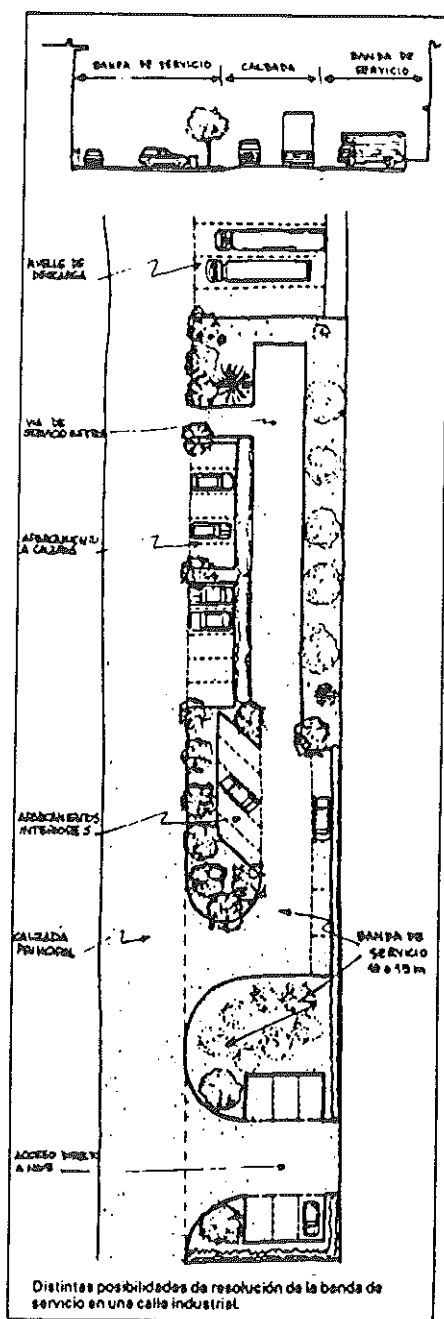
- 2) Para la contabilización del área de aparcamiento será computable toda la superficie de la banda de servicio que sea accesible a los vehículos, independientemente de su uso indistinto por vehículos pesados o ligeros.

- 3) Tanto las plazas como los garajes cumplirán las especificaciones de los artículos 9.8.25 al 34 de las NN.UU del PGOUM

Art. 5.3.17. Bandas de servicio

- 1) Tipología I:
Serán privadas con servidumbre de uso público. Su organización se fijará en el proyecto correspondiente.
Edificaciones admisibles: casetas de servicio, control e instalaciones (no compatibles a efectos de edificabilidad), rampas y núcleos exteriores de escaleras de acceso a entreplantas. Su mantenimiento --

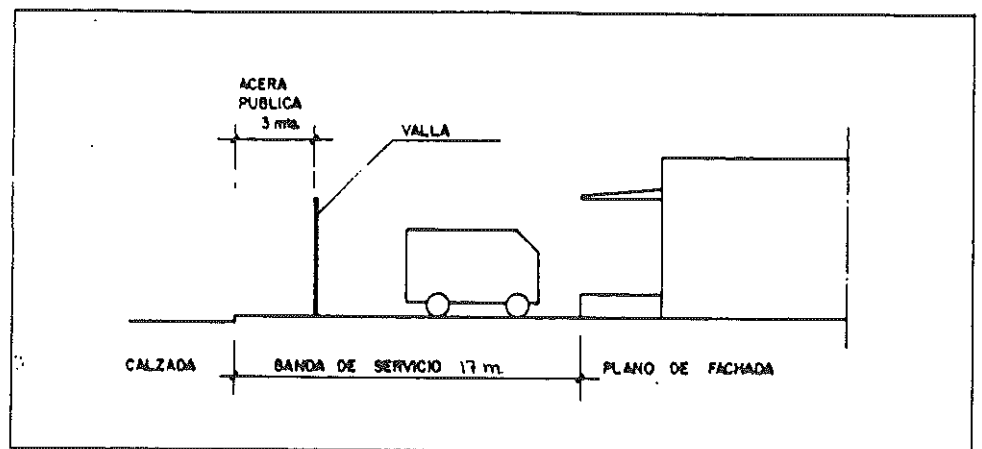
deberá ser garantizado por CTM, S.A. El tratamiento de las bandas correspondientes a los testers será - mediante ajardinamiento y aparcamiento de vehículos.



2) Tipología II:

Distancia mínima del borde de la calzada a la valla de delimitación de la parcela: 3 m. Su uso será público (acera).

La banda interior a la valla se organizará en cada proyecto. Edificaciones admisibles: depósitos de combustible, casetas de control, casetas de servicios y rampas. No computables a efectos de edificabilidad.

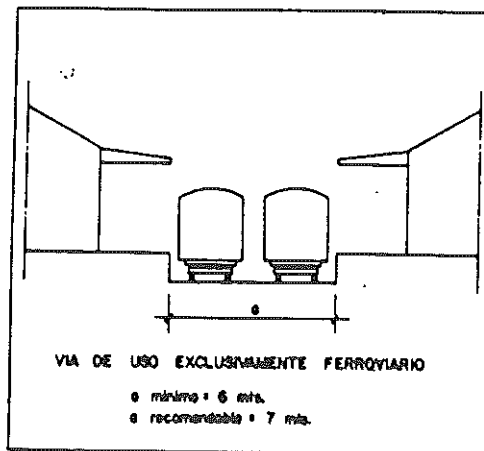


Ejemplo de banda de servicio en edificaciones en parcelas con cerramiento unificado.

Art. 5.3.18. Infraestructura ferroviaria

1) Tipología I:

- a) Es admisible en la banda de servicio la instalación de una vía sencilla o doble vía con cambios, siempre con vías estuchadas con contracarril compatibles con el tráfico rodado.
- b) Son admisibles calles de uso exclusivamente ferroviario, con doble vía con cambios.
(art. 3.6.b)



2) Tipología II:

- a) Admisibles en la banda exterior a la valla en las mismas condiciones a la tipología I.
- b) En el interior de la parcela, admisible con trazado libre.

Art. 5.3.19. Condiciones de estética

- 1) Las que en su caso señale CTM, dentro de unas exigencias de elevado nivel de instalaciones que pretende tener el polígono.
- 2) En el caso de la tipología II, además, la valla deberá tener un diseño unificado, como mínimo, en cada manzana. Se admitirá un tratamiento propio por razones comerciales, del cerramiento de una determinada manzana, siempre que sea posible aplicarlo a la totalidad de dicha manzana.

Art. 5.3.10. Condiciones de seguridad frente al fuego

Será de aplicación lo especificado en el art. 11.10.13 de las NN.UU del PGOU

SECCION 4a.: ESTACION DE SERVICIO-GASOLINERA

Art. 5.4.1. Ambito

Corresponde a la supermanzana 3 del CTM.

Art. 5.4.2. Actividades y usos admisibles

Los correspondientes al Grupo D (Articulo 4.4 de estas normas)

Art. 5.4.3. Parcela mínima y condiciones de parcelación

La supermanzana se desarrollará en una parcela única.

Art. 5.4.4. Altura máxima de la edificación

Altura máxima de la edificación: 10 m a la altura de cornisa.
Los elementos simbólicos podrán superar esta altura.

Art. 5.4.5. Tramitación administrativa a efectos edificatorios

Mediante proyecto unitario desarrollable por fases.

Art. 5.4.6. Edificaciones admisibles

Todas aquéllas que funcionalmente sean necesarias para el servicio de gasolinera o instalaciones complementarias.

Art. 5.4.7. Coeficiente de edificabilidad

0.173 m²/m² (1.732 m³/m²) de la supermanzana. Las marquesinas, casetas de control y de servicios no contabilizan a efectos de edificabilidad.

53

Art. 5.4.8. Condiciones de estética

Las que en su momento determine CTM; se tendrán en cuenta, junto con las características estéticas propias del concesionario, el carácter de instalación de fachada del CTM de la estación de servicio, procurándose un tratamiento formal especialmente cuidado.

SECCION 5a.: APARCAMIENTO DE VEHICULOS

Art. 5.5.1. Ambito

Corresponde a la supermanzana 2 del CTM.

Art. 5.5.2. Actividades admisibles

Las correspondientes al Grupo C (art. 4.3).

Art. 5.5.3. Parcela mínima

No se define.

Art. 5.5.4. Condiciones específicas de tramitación

Se realizará un proyecto unitario del conjunto de la supermanzana, desarrollable por fases o, en su defecto, un anteproyecto con proyectos parciales de ejecución.

Art. 5.5.5. Accesos

- 1) Se diseñarán los accesos de forma que no interfieran la circulación de las vías principales.
- 2) Como mínimo, se dispondrán los accesos siguientes:
 - a) 2 accesos de doble sentido cada uno, con conexión a dos calles diferentes del polígono.
- 3) La gestión de los dos accesos podrá ser variada:
 - a) Funcionamiento de los dos accesos en los dos sentidos.

55

b) Funcionamiento de los dos accesos en un sentido cada uno.

c) Funcionamiento de un sólo acceso con dos sentidos.

El acceso fuera de servicio quedará como salida de emergencia.

4) Para el diseño de los accesos se tendrá especial precaución en el correcto dimensionamiento de las maniobras de los vehículos.

Art. 5.5.6. Edificaciones admisibles

Todas aquellas que funcionalmente sean necesarias para el servicio y gestión del aparcamiento, incluyendo casetas y taquillas auxiliares.

Art. 5.5.7. Coeficiente de edificabilidad

El coeficiente de edificabilidad será 0.025 m²/m² de supermanzana (0.245 m³/m²). Las marquesinas, fosos de reparaciones, tuneles de lavado, casetas de control y de servicios no contabilizarán a efectos de edificabilidad.

Art. 5.5.8. Altura máxima:

- 1) Altura máxima de la edificación: 10m a la altura de cornisa.
- 2) Incremento por razones tecnológicas: 15%.

Art. 5.5.9. Plazas de aparcamiento y vías de maniobra

- 1) Se dispondrá de plazas adecuadas a cada tipo de vehículo, y preferentemente para vehículos articulados (dimensión de la plaza: 18x3.30 m.). Las plazas correspondientes a vehículos articulados serán, como mínimo, el 35% del total.
- 2) En lo posible, se diseñarán las plazas en batería a 45º. con entradas y salidas directas sin maniobra y calles de circulación de sentido único. Se incluirán, al menos un 25% de las plazas con esta disposición.
- 3) En general, en el diseño del aparcamiento se considerarán las recomendaciones del Plan Nacional de Centros de Transportes de Mercancías (MTC, 1979), que se incluyen en el anexo no.6.
- 4) Las instalaciones auxiliares (taquillas, servicios...) se localizarán de tal forma que no interfieran en el funcionamiento interno del aparcamiento.
- 5) Se facilitará la relación peatonal entre el aparcamiento, y el Centro Administrativo-Comercial y el Centro de Servicios al Vehículo.

Art. 5.5.10. Condiciones de estética

Las que en su momento determine CTM. Se dispondrán, en lo posible, barreras verdes para minimizar el impacto visual interno y externo, y el vallado e instalaciones serán diseñados de acuerdo con la línea general de calidad del polígono.

JP

SECCION 6a.: ZONA VERDE-ESPACIOS DEPORTIVOS

Art. 5.6.1. Ambito

Corresponde a la banda de borde del polígono, calificada como tal en el Plano no.6 (Clasificación y usos del suelo)

Art. 5.6.2. Instalaciones deportivas

1) Sus instalaciones serán preferentemente al aire libre.

2) Las instalaciones ocuparán, al menos, un 15% del área total de la zona verde, y no más de un 20%.

Art. 5.6.3. Áreas ajardinadas

Serán diseñadas con arreglo a las recomendaciones existentes para este tipo de áreas en el polígono de Mercamadrid.

Art. 5.6.4. Instalaciones ferroviarias

Serán admisibles las conexiones ferroviarias entre las vías generales que bordean el polígono y las instalaciones interiores del CTM.

55