

PLAN ESPECIAL DE APARCAMIENTOS Y MEJORA DE ACCESOS PARA
EL FOMENTO DE LA SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA EN PATONES
(MADRID)

BLOQUE III. DOCUMENTACIÓN NORMATIVA
VOLUMEN I. MEMORIA DE ORDENACIÓN

JUNIO 2025



Ayuntamiento de Patones



AD ARQUITECTURA URBANA

AUTORIDADES

Ilmo. Sr. D. Luis Arriazu García, Alcalde-Presidente y Concejal Delegado de Urbanismo de Patones

SERVICIOS TÉCNICOS MUNICIPALES

Dª. Esther García Rubio, Arquitecta del Ayuntamiento de Patones

Dª. Icíar Espiña Melones, Ayuntamiento de Patones

D. Juan Miguel Tirado Ramírez, Agente de Empleo y Desarrollo Local del Ayuntamiento de Patones

Dª. Ana Belén Caballero Blázquez, Agente de Empleo y Desarrollo Local del Ayuntamiento de Patones

EQUIPO REDACTOR

Dª. Alexandra Delgado Jiménez, Arquitecta y Doctora en Urbanismo y Ordenación del Territorio,
Directora de los trabajos

Dª. Karla Monserrath Ulloa Chacha, Arquitecta y Urbanista

Dª. Luisa Lobo-Guerrero Esguerra, Urbanista

D. Andrés López Yépez, Arquitecto y Urbanista

ÍNDICE

VOLUMEN I. MEMORIA DE ORDENACIÓN	5
CAPÍTULO 1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN	6
1.1. OBJETIVO Y OBJETO	7
1.2. JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL	9
1.2.1. Justificación de la conveniencia de la tramitación del plan especial.....	9
1.2.2. Justificación del interés social y general para la tramitación del plan especial	9
1.2.3. Conveniencia y oportunidad del plan especial	9
1.2.4. Justificación del cumplimiento de la legislación urbanística vigente	18
1.2.5. Justificación de la conformidad con los instrumentos de ordenación del territorio y del planeamiento urbanístico vigentes sobre el ámbito del Plan Especial ...	19
1.3. MARCO NORMATIVO.....	30
1.4. MODELO DE ORDENACIÓN PROUESTO.....	30
1.4.1. En relación con la estructura viaria y accesos	30
1.4.2. En relación con las afecciones	31
1.4.3. Patrimonio cultural y paisaje urbano	37
1.5. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA.....	37
1.5.1. Ámbito	37
1.5.2. Uso y tipología característicos: Clasificación y calificación del suelo.....	43
1.5.3. Parámetros urbanísticos.....	43
1.5.4. Descripción y características de los proyectos.....	47
1.6. RÉGIMEN DE USOS	49
1.7.1. Propiedades afectadas	52
1.8. REGLAMENTOS, NORMAS Y ESPECIFICACIONES DE LOS PROYECTOS	53
1.8.1. Normas de proyecto	53
1.8.2. Especificaciones de proyecto	55
1.8.3. Normas de urbanización	56
1.9. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS	56
1.9.1. Estructura viaria.....	56
1.9.2. Infraestructuras básicas y servicios urbanos.....	56
CAPÍTULO 2. PROGRAMA DE EJECUCIÓN Y ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO ..	58
2.1. PROGRAMA DE EJECUCIÓN	59
2.2. ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO	59
2.2.1 Valoración de las obras.....	60

2.2.2 Estimación de los costes del Plan Especial	60
2.2.3 Financiación	62
2.3. SISTEMA DE EJECUCIÓN	62
CAPÍTULO 3. MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO	64
3.1. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO	65
3.1.1. Análisis de impacto	66
3.1.2. Conclusiones.....	67
3.2. IMPACTO POR RAZÓN DE ORIENTACIÓN SEXUAL	68
3.3. IMPACTO EN LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA.....	69
3.4. JUSTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO SOBRE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL.....	71
CAPÍTULO 4. SOSTENIBILIDAD Y VIABILIDAD DE LA ACTUACIÓN	73
4.1. VIABILIDAD ECONÓMICA Y FINANCIERA Y PLAN DE ETAPAS	74
4.2. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA	74
4.2.1 Introducción	74
4.2.2 Objeto del informe	75
4.2.3 Plan Especial de Mejora de Accesos para La Sostenibilidad Turística	76
4.2.4 Evaluación Prevista de Desarrollo	80
4.2.5 Hacienda pública	80
4.2.6 Análisis de Ingresos	82
4.2.7 Impacto de la Actuación sobre los Gastos Municipales	85
4.2.8 Conclusiones.....	86
4.3. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL	88
ANEXOS	i
ANEXO I. ESTUDIO DE MOVILIDAD Y FUNCIONAMIENTO	i
VOLUMEN II. NORMATIVA URBANÍSTICA	ii
VOLUMEN III. PLANOS DE ORDENACIÓN	iii

VOLUMEN I. MEMORIA DE ORDENACIÓN

CAPÍTULO 1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA ORDENACIÓN

1.1. OBJETIVO Y OBJETO

El objeto y objetivo de la formulación del Plan Especial se justifican en el apartado *7.1 del Bloque I Documentación Informativa*.

La redacción de este Plan Especial tiene como objetivo desarrollar las actuaciones previstas en el Plan de Sostenibilidad Turística de Patones (Anexo I). Su ejecución, especialmente en materia de movilidad, así como la mejora de los equipamientos y servicios derivados de las necesidades de la población, exige la clasificación, calificación y ordenación del territorio.

El Plan de Sostenibilidad Turística ha sido subvencionado conforme a lo dispuesto en la Orden 629/2024, de 2 de abril, de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Comunidad de Madrid (Anexo II), por su idoneidad para integrar el turismo en Patones sin menoscabo de la calidad de vida. La puesta en marcha del Plan de Sostenibilidad Turística necesita actuaciones en su territorio y repercute a su vez en la mejora del mismo.

El Plan de Sostenibilidad Turística busca equilibrar y controlar una problemática que ha afectado al municipio y a sus habitantes durante muchos años: el tráfico incontrolable durante los fines de semana, causado por el turismo masivo con destino en Patones de Arriba, uno de los círculos urbanos del municipio. Este fenómeno no solo congestiona las carreteras, sino que además no cuenta con una red de aparcamientos adecuada, generando descontento entre los vecinos y visitantes.

El Plan Especial tiene como propósito convertir a Patones en un destino con criterios de sostenibilidad turística, en concreto, dando respuesta a los problemas de flujo de visitantes y capacidad de aparcamiento. Asimismo, el Plan Especial busca alcanzar un punto de equilibrio o de sostenibilidad turística protegiendo y priorizando la calidad de vida de sus habitantes y el disfrute turístico y la actividad económica asociada, y poniendo en valor el paisaje, el medio ambiente y el patrimonio material e inmaterial que caracteriza a este municipio.

El objeto principal del presente Plan Especial es la transformación y mejora de la red de movilidad, lo que dará acogida al desarrollo posterior de diversos proyectos, y que se complementa y mejora con la ampliación de los equipamientos y servicios derivados de las necesidades de la población.

Por todo ello, el Plan Especial de Aparcamientos y Mejora de Accesos tiene como objetivo general dotar al municipio de una red de movilidad y de equipamientos y servicios adecuada a la nueva realidad turística y social, con una garantía entre el equilibrio entre el bienestar de los vecinos, la afluencia de visitantes, y la protección del entorno. Sus objetivos específicos son:

- La ordenación de los accesos a Patones de Arriba mediante intervenciones en la carretera M-912.

- La implantación de un aparcamiento disuasorio fuera del núcleo histórico que evite la entrada de vehículos a zonas sensibles.
- El fortalecimiento de la movilidad sostenible, especialmente del transporte colectivo y los recorridos peatonales.
- La integración paisajística y ambiental de las nuevas infraestructuras y equipamientos y servicios.
- La compatibilización del desarrollo turístico con el bienestar social de los vecinos y la conservación del patrimonio natural y cultural.
- La integración de equipamientos y servicios con criterios de sostenibilidad junto al casco urbano de Patones de Abajo, para dar una respuesta a las necesidades de los vecinos con efectos sinérgicos a la problemática actual en materia de red viaria.

Estos objetivos se resumen en:

- Establecer una reserva de suelo para redes públicas para:
 - o ordenar la red viaria para un acceso multimodal a Patones de Arriba que preserve sus valores patrimoniales y ambientales;
 - o ampliar la red de aparcamiento disuasorio y equipamientos y servicios que favorezca una mejor convivencia de los vecinos y los turistas.

Lo que permite la:

- **Creación de aparcamiento disuasorio y equipamiento y servicios en Patones de Abajo.** Esto evita el tráfico masivo de vehículos privados a Patones de Arriba que es un entorno vulnerable debido a sus características físicas y ambientales. La ubicación de equipamientos y servicios junto al aparcamiento disuasorio en Patones de Abajo supone una mejora de acceso a los mismos por parte de los vecinos y tiene una doble ventaja: presta vigilancia pasiva al aparcamiento en el borde urbano, y se beneficia porque el uso del aparcamiento le da servicio.
- **Mejora del acceso a Patones de Arriba.** Esta mejora sobre la M-912 en su llegada a este núcleo, incluye la creación de una rotonda que permita el paso y giro de microbuses, la mejora de la actual parada del minibús lanzadera que evita la subida de vehículos privados en días puntuales y el tránsito peatonal seguro entre la Senda Ecológica del Barranco y el núcleo urbano. Esta mejora repercute en un mejor servicio de emergencias, del camión de recogida de residuos y de acceso a fincas, entre ellas las de Canal de Isabel II.

Este Plan no se plantea como una actuación aislada, sino como parte del Plan de Sostenibilidad Turística del municipio, financiado parcialmente con fondos europeos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (Next Generation EU), en coordinación con el Plan Territorial de Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid. Igualmente para su desarrollo podrá contar con otros fondos y financiación propia del Ayuntamiento de Patones.

1.2. JUSTIFICACIÓN, CONVENIENCIA Y OPORTUNIDAD DEL PLAN ESPECIAL

1.2.1. Justificación de la conveniencia de la tramitación del plan especial

La conveniencia y necesidad de la formulación del Plan Especial se justifica en el apartado *1.5 del Bloque I Documentación Informativa*.

1.2.2. Justificación del interés social y general para la tramitación del plan especial

Las cuestiones que justifican la tramitación de un Plan Especial se justifica por razones de interés social, general se acreditan en el *1.5 del Bloque I Documentación Informativa*.

1.2.3. Conveniencia y oportunidad del plan especial

El planeamiento vigente tiene una bolsa de aparcamiento calificada en un punto intermedio entre Patones de Arriba y Patones de Abajo, junto a la carretera M-912, en una zona con protección ambiental.

Se debe buscar una ubicación en Patones de Abajo que permita no subir en vehículo privado por la M-912 y optar por el transporte público, el minibús lanzadera.

En las propuestas estudiadas en el Plan Especial se pueden albergar aproximadamente 600 vehículos, para permitir un equilibrio y no hacer efecto llamada. No se busca con el Plan Especial albergar la totalidad de los vehículos máximos diarios, sino una reducción de los mismos para que el impacto del turismo sea sostenible y viable en el tiempo.

Este cálculo se realiza con la Campana de Gauss para establecer la distribución del número de vehículos y su afluencia. Se decide hacer menos plazas de aparcamiento que las que podría sugerir la

demanda actual. Esta decisión es fundamental para el éxito del proyecto y está influenciada por la Paradoja de Jevons.

La Campana de Gauss, o distribución normal, es una herramienta esencial en la planificación y gestión de recursos. Esta curva simétrica permite analizar cómo se distribuyen los datos, en este caso, la demanda de aparcamiento, alrededor de una media. La mayoría de los datos se agrupan cerca de la media, con menos datos a medida que se alejan en ambas direcciones. Al aplicar este análisis al proyecto del parking disuasorio, se puede estimar cuándo y cómo se necesita más aparcamiento.

Mediante la utilización de la Campana de Gauss, se identifican los picos de demanda de aparcamiento en Patones. Este análisis permite determinar cuántas plazas de aparcamiento se necesitan para cubrir la mayor parte de las necesidades sin desperdiciar recursos, construyendo un exceso de plazas que raramente se usarían, y que en caso de utilizarse generaría una presión excesiva sobre el entorno. Así, se diseña un aparcamiento que responde a la demanda real, ajustando la oferta de plazas de manera eficiente y sostenible.

La razón de esta reducción se entiende por la anteriormente citada Paradoja de Jevons, un fenómeno que advierte que aumentar la eficiencia en el uso de un recurso, o en este caso, aumentar la disponibilidad de plazas de aparcamiento, puede aumentar el consumo de ese recurso. Si se construyera un número excesivo de plazas, se habría incentivado a más personas a usar sus vehículos privados. Este aumento en el uso del automóvil contraviene el objetivo principal de reducir el tráfico y la congestión en Patones, siendo **el objetivo último llegar a un equilibrio o sostenibilidad turística**. Al limitar deliberadamente el número de plazas de aparcamiento, se busca desalentar el uso excesivo del vehículo privado y fomentar alternativas de transporte más sostenibles (como el transporte público – minibús lanzadera -, el uso de bicicletas, o caminar) no llegando al punto de saturación.

En conclusión, la utilización de la Campana de Gauss ha permitido realizar un análisis detallado de la demanda de aparcamiento y ajustar la oferta de plazas de manera precisa y eficiente. Sin embargo, la influencia de la Paradoja de Jevons lleva a construir menos plazas de las que la demanda actual podría sugerir, con el fin de evitar una presión turística excesiva en un conjunto histórico protegido, con un alto grado de vulnerabilidad. Esta estrategia no solo hará el uso del aparcamiento más eficiente, sino que también contribuirá a un entorno más saludable y menos congestionado en Patones en la búsqueda última de solucionar la actual problemática y alcanzar un equilibrio o sostenibilidad turística, que redunde también en un mayor bienestar de los vecinos.

Por último, las dimensiones de la carretera M-912, dificultan el transporte público y de otros servicios, además de que queda atascada en ausencia de un aparcamiento disuasorio en Patones de Abajo. El tráfico es fluido, en términos generales, en la M-102 y en las travesías Avenida de Madrid y Avenida de Juan Prieto, pero esta situación no se mantiene en la M-912 en relación a su trazado estrecho y sinuoso.

Para dar respuesta urbanística a esta situación, se considera que existen diferentes alternativas para conseguir los objetivos que plantea el Plan Especial como se plantean a continuación. En este Plan Especial se han considerado tres alternativas, incluyendo la alternativa cero o de no actuación, que se muestran a continuación.

En este caso la alternativa 0 no es adecuada porque existen atascos y una presión del vehículo privado sobre el espacio público, limitado y de valor patrimonial de Patones de Arriba. Existe la necesidad de que se pueda aparcar ordenadamente y se pueda evitar el uso del vehículo privado para acceder a Patones de Arriba. La existencia de una bolsa de aparcamiento previsto por el planeamiento vigente en un punto en medio de la carretera de subida a Patones de Arriba, M-912, no permite el acceso peatonal ordenado hasta los núcleos poblacionales ni hasta la Senda Ecológica del Barranco.

Igualmente, es necesario el desarrollo de un proyecto en el ámbito norte que permita la funcionalidad de giro, la mejora de la parada de minibús lanzadera y el itinerario peatonal entre la Senda Ecológica del Barranco, para evitar el atasco continuo en fines de semana y momentos de ocio turístico, lo que tiene una incidencia ambiental, social y económica. El mantenimiento de la situación actual no es positivo para la calidad de vida de los vecinos ni para el disfrute de los turistas de este entorno patrimonial.

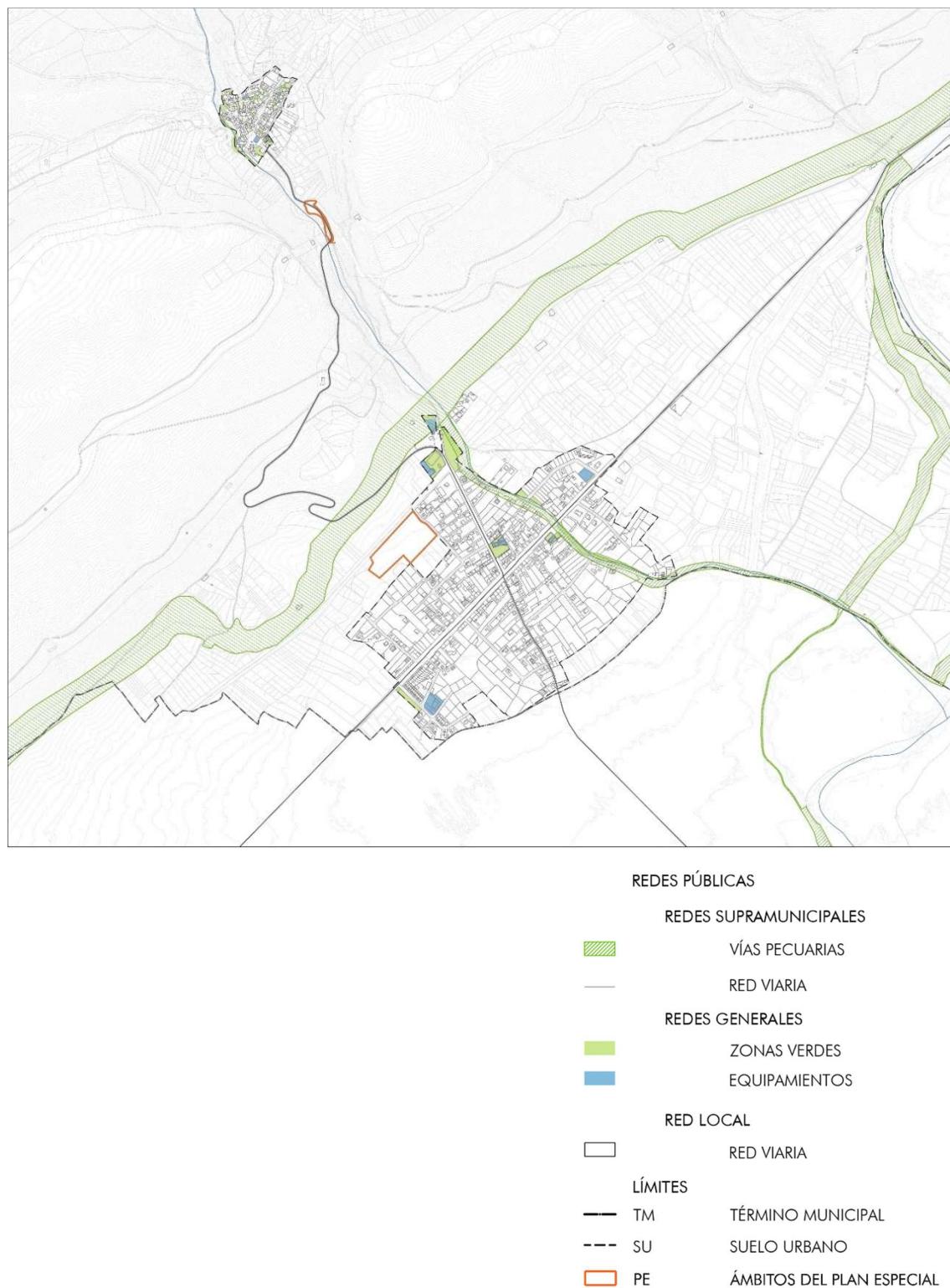


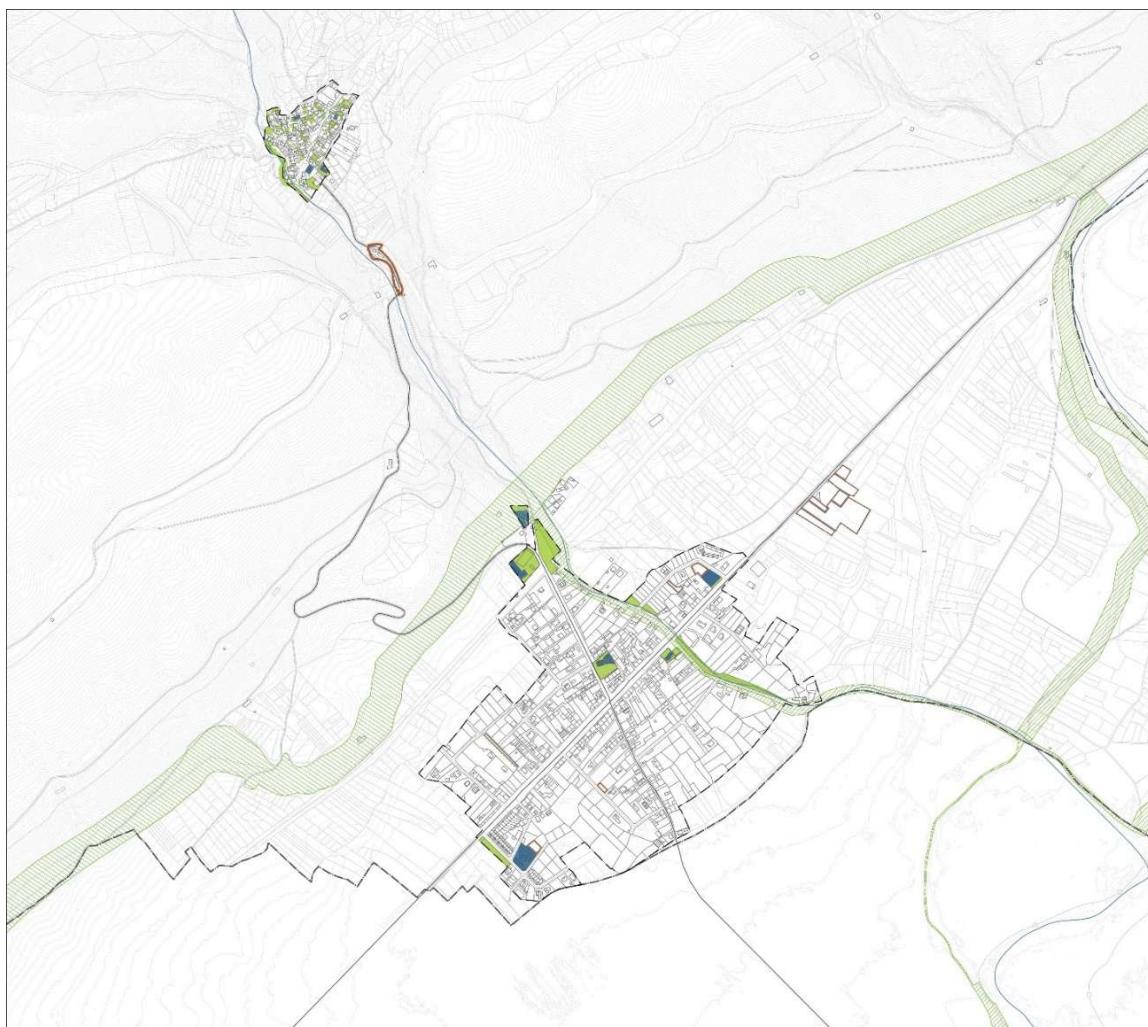
Figura 1. Alternativa 0 o de no actuación con los ámbitos del Plan Especial

La alternativa 1 es viable porque responde a todos los objetivos que se plantean.

En el ámbito norte, mejora los accesos a Patones de Arriba a través de una rotonda lo que permite la mejor funcionalidad de un microbús lanzadera que sustituye la llegada de vehículos privados, y permite también el servicio de emergencias, la gestión de residuos y acceso a fincas rústicas cercanas como las del Canal de Isabel II.

En esta alternativa 1 se distribuye el aparcamiento en varios puntos del municipio, principalmente una bolsa de suelo para aparcamiento de una dimensión importante junto a la M-102, que actuaría como el principal aparcamiento disuasorio, antes de entrar al núcleo poblacional de Patones de Abajo, y otros de pequeña entidad en suelo urbano consolidado. Esto puede ser funcional porque permite por una parte no tener una bolsa concentrada de suelo cercano al núcleo urbano, sino un poco más independiente, pero debe venir acompañada de una gestión con el turista. El turista tiene que disponer de información de plazas libres en aparcamientos para dirigirse a ellos, cuando el principal aparcamiento disuasorio propuesto ya no esté disponible o viceversa. Esto se debe a que los suelos propuestos en el casco urbano de Patones de Abajo son de pequeña entidad. La mayoría de los suelos propuestos son municipales, pero parte de ellos se tendrían que obtener por ser de titularidad privada, concretamente los que están en el entorno de la M-102.

En concreto, esta alternativa se diferencia de la alternativa 2 en la localización del aparcamiento disuasorio en el ámbito sur.



REDES PÚBLICAS

REDES SUPRAMUNICIPALES

■ VÍAS PECUARIAS

— RED VIARIA

REDES GENERALES

■ ZONAS VERDES

■ EQUIPAMIENTOS

RED LOCAL

□ RED VIARIA

LÍMITES

— TM TÉRMINO MUNICIPAL

- - - SU SUELO URBANO

□ PE ÁMBITOS DEL PLAN ESPECIAL

Figura 2. Alternativa 1 o de aparcamiento disuasorio distribuido en Patones de Abajo y junto a la M-102

Por su parte, la alternativa 2 es viable porque responde a todos los objetivos que se plantean tal y como se han descrito en la alternativa 1.

En concreto se diferencia de la alternativa 1 en la localización del aparcamiento disuasorio en el ámbito sur, un ámbito concentrado cercano a Patones de Abajo, en las parcelas indicadas en el Bloque I. Memoria Informativa. En cuanto a cifras totales y actuaciones, estas son idénticas a la alternativa 1.

Difiere de esta en la localización del aparcamiento disuasorio al noroeste del núcleo poblacional de Patones de Abajo, se dispone concentrado y cercano al casco urbano, con acceso viario y acceso peatonal, pero fuera del suelo urbano, en un suelo clasificado y categorizado como suelo no urbanizable (común). Esta ubicación le permite contar con un aparcamiento disuasorio cercano a la Senda Ecológica del Barranco, y resulta de sencilla gestión y localización, para su rápida implementación.

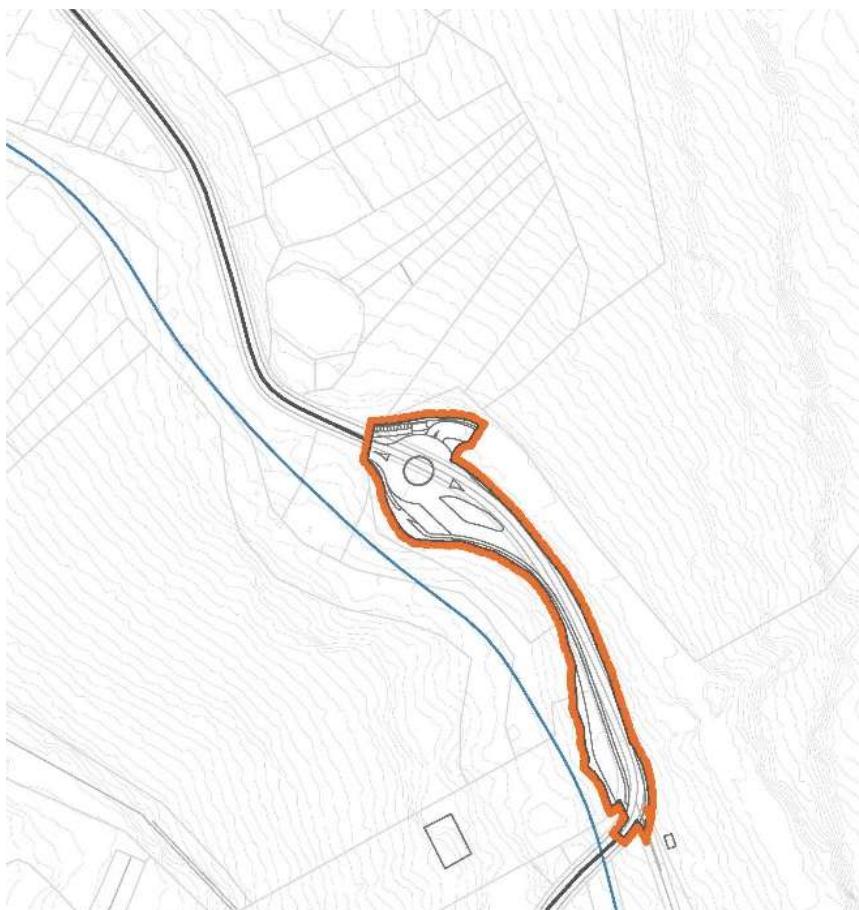


Figura 3. Detalle de rotonda en ámbito norte (alternativas 1 y 2).

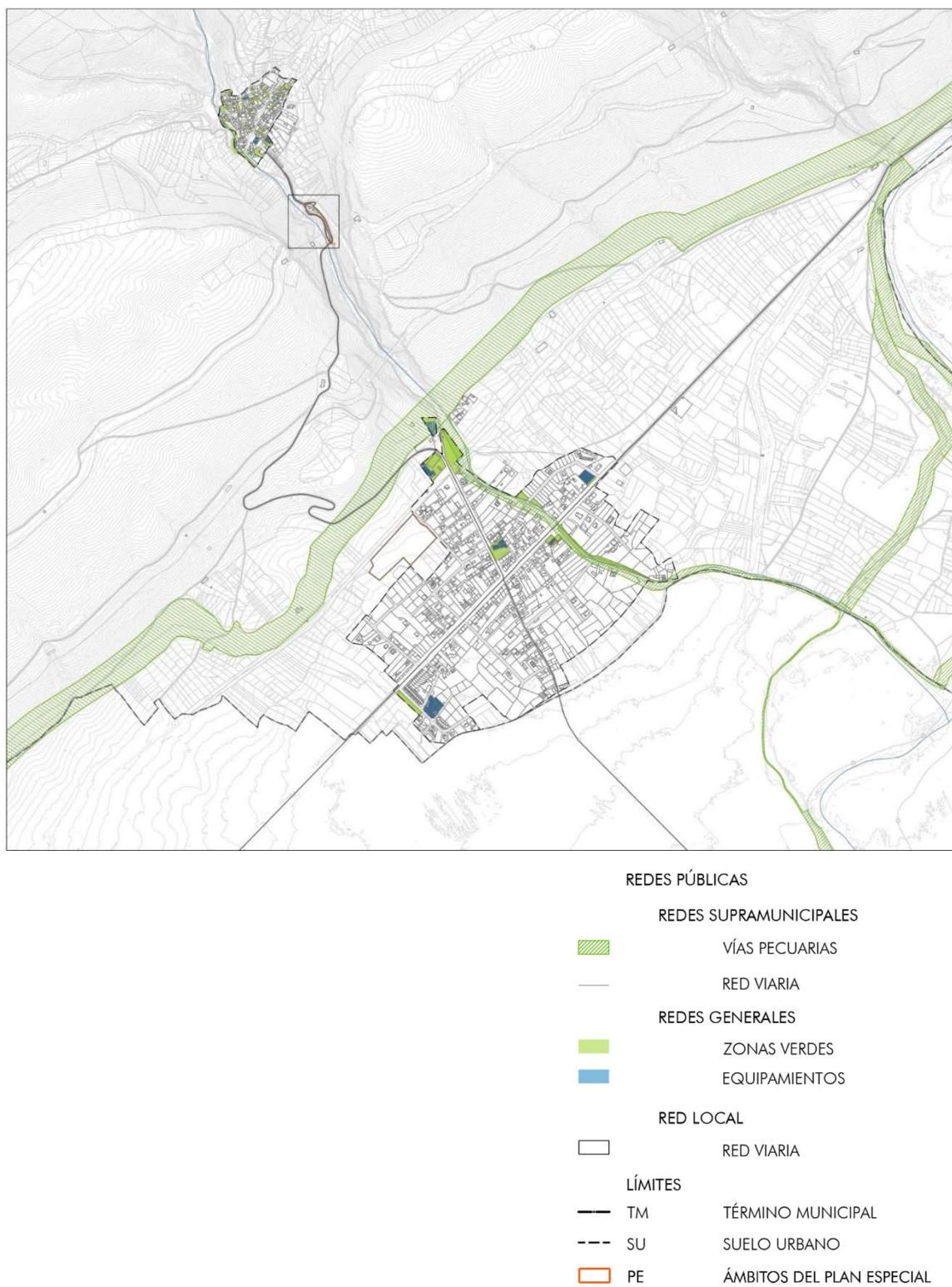


Figura 4. Alternativa 2 o de aparcamiento disuasorio concentrado junto a Patones de Abajo

ÁMBITO	TOTAL PARCELAS CATASTRALES	TOTAL VIARIO	TOTAL ÁMBITO	DESTINO DE LOS ÁMBITOS EN RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS
ÁMBITO NORTE	1.220	779	1.999	PATONES DE ARRIBA Mejora de accesos
ÁMBITO SUR	14.352	0	14.352	PATONES DE ABAJO Aparcamiento (distribuido en el casco urbano y M-102 en alternativa 1 y concentrado en alternativa 2) y equipamientos y servicios
	15.572	779	16.351	

Tabla 1. Distribución de suelos de las alternativas 1 y 2 para el fomento de la sostenibilidad turística

Se selecciona la alternativa 2 porque se considera que el impacto visual y acústico, así como de tráfico, es menor en la estructura urbana (de Patones de Abajo), ya que estos son aspectos muy relevantes a considerar en la elección de la alternativa más adecuada.

Se incluye a continuación la justificación de otras alternativas urbanísticamente viables que no pueden ser seleccionadas por razones ambientales y sectoriales, explicando los motivos que impiden su incorporación como alternativas propias de ordenación. La necesidad de conjugar los parámetros urbanísticos y funcionales con las políticas ambientales y sectoriales, especialmente en materia de riesgos, implica que no todas las opciones resulten viables para el municipio. Las alternativas finalmente planteadas cumplen con los objetivos establecidos y representan diferentes aproximaciones, siendo viables tanto en contenido como en forma.

Se han valorado diferentes alternativas de fincas destinadas a aparcamiento disuasorio y equipamientos y servicios en el entorno del inicio de la Senda Ecológica del Barranco, por motivos funcionales, con independencia de su titularidad y forma de obtención.

Pero esa zona del entorno del inicio de la Senda Ecológica del Barranco se encuentra en zonas de riesgo alto de incendio y de riegos por avenidas y crecidas, lo que resulta inadecuado aunque sea urbanísticamente funcional. Por eso motivo se han descartado las alternativas y se han mantenido las aquí establecidas que muestran formas diversas de aproximarse al reto de ubicar un aparcamiento disuasorio y equipamientos y servicios en el casco urbano de Patones de Abajo.

1.2.4. Justificación del cumplimiento de la legislación urbanística vigente

Según se regula en el artículo 50.1.a un Plan Especial tiene como función definir cualquier elemento integrante de las redes públicas de infraestructuras, equipamientos y servicios, en cualquier nivel jerárquico establecidos en el artículo 36 y deberán incluir las determinaciones completas de su ordenación urbanística, incluido el uso, edificabilidad y condiciones de construcción, aunque en ningún caso generarán derecho a aprovechamiento urbanístico.

La actuación prevista en el ámbito norte (viario público) propone una red pública supramunicipal perteneciente a la Red de comunicaciones viarias de las redes de infraestructuras conforme se regula en los artículos 36.1.a por su nivel de aplicación con carácter supramunicipal y 36.2.a.1º por su funcionalidad.

La actuación prevista en el ámbito sur (aparcamiento disuasorio y equipamientos y servicios urbanos) propone Red de comunicaciones viarias de las redes de infraestructuras conforme se regula en los artículos 36.1.b por su nivel de aplicación con carácter general y 36.2.a.1º y 36.2.b. 2º por su funcionalidad.

Según regula el artículo 36.4 las redes supramunicipales solo pueden ser establecidas por el planeamiento regional territorial o por el planeamiento general, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 50 por remisión desde el artículo 35.5.e que pueden realizarse mediante Planes Especiales, como resulta en este caso.

"5. Sin perjuicio de una mayor concreción mediante desarrollos reglamentarios, las determinaciones estructurantes o elementos de las mismas que pueden ser alterados mediante planes especiales y con las siguientes condiciones y límites son las siguientes: (...) e) El establecimiento de conformidad con el artículo 50.1.a) de cualquier elemento de las redes públicas, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 26 y 29bis."

Así pues, se cumplen las previsiones de la Ley 9/2001 para establecer una red pública mediante un Plan Especial, con los niveles supramunicipal y general, tal y como se han definido.

1.2.5. Justificación de la conformidad con los instrumentos de ordenación del territorio y del planeamiento urbanístico vigentes sobre el ámbito del Plan Especial

En cumplimiento del artículo 51.1 Contenido sustantivo de los Planes Especiales de la Ley 9/2001 del Suelo de la CAM.

"1. Los Planes Especiales contendrán las determinaciones adecuadas a sus finalidades específicas, incluyendo la justificación de su propia conveniencia y de su conformidad con los instrumentos de ordenación del territorio y del planeamiento urbanístico vigentes sobre su ámbito de ordenación."

Justificación de la conformidad con los instrumentos de ordenación del territorio

Los instrumentos de ordenación del territorio de la Comunidad de Madrid son el Plan Regional de Estrategia Territorial, los Planes Territoriales, los Programas Coordinados de Acción Territorial, los Planes de Ordenación del Medio Natural y Rural, y los Planes Estratégicos Municipales. Estos instrumentos establecen las directrices y regulaciones para el uso y gestión del territorio madrileño.

A continuación, se detallan los instrumentos de ordenación del territorio previstos en la Comunidad de Madrid:

Plan Regional de Estrategia Territorial (PRET):

Es el instrumento principal de ordenación territorial para toda la Comunidad de Madrid. Define la organización y estructura general del territorio.

Planes Territoriales (PT):

Se establecen para áreas específicas dentro de la Comunidad de Madrid, complementando y desarrollando las directrices del PRET.

Programas Coordinados de Acción Territorial:

Son instrumentos que coordinan las actuaciones de diferentes administraciones y sectores en relación al territorio.

Planes de Ordenación del Medio Natural y Rural:

Se enfocan en la gestión sostenible de los recursos naturales y el medio rural.

Planes Estratégicos Municipales:

Son instrumentos de planificación a nivel municipal que se integran en el marco de la ordenación territorial de la Comunidad.

El ámbito del Plan Especial no cuenta con instrumentos de ordenación territorial aprobados en la actualidad a los que deba dar cumplimiento.

Justificación de la conformidad con los instrumentos del planeamiento urbanístico vigente

Se establece el articulado de las Normas Urbanísticas de las NNSS de 1992 de Patones a las que da cumplimiento y desarrolla.

- Régimen de usos del suelo no urbanizable: artículos 5.7.1c y 5.7.2 a y b, y 5.8.3, 5.8.4, 5.8.5 y 5.8.8

"TITULO II.- REGULACIÓN DEL SUELO NO URBANIZABLE

CAPÍTULO 5. RÉGIMEN DEL SUELO NO URBANIZABLE

ART. 5.7. REGIMEN DE USOS

5.7.1. Son usos principales o característicos del Suelo No Urbanizable:

- *El ocio ligado al medio natural, instalaciones deportivas, recreativas o turísticas no residenciales.*

5.7.2. Son usos compatibles:

- *Las dotaciones e instalaciones declaradas de utilidad pública y/o interés social.*
- *Los usos vinculados a las obras públicas".*

"ART. 5.8. REGULACIÓN PARTICULARIZADA DE LOS USOS

5.8.3. Actividades de ocio, deportivas, recreativas o turísticas:

Se considera como tales el conjunto de actividades destinadas a mejorar la calidad de vida en el núcleo urbano, caracterizadas por la necesidad o consecuencia de su implantación en el medio rural.

Se definen los siguientes tipos:

A. De espacios libres y deportivos, sin edificación significativa, que no requieren otra adaptación del medio y la capa vegetal que la limpieza y desbroce y las obras e instalaciones fácilmente desmontables destinadas a la observación y disfrute de la naturaleza, como senderos, casetas de observación, etc.

B. De espacios libres, deportivos y turísticos con edificación significativa. Que requieren además de ésta, una modificación sensible del suelo y la capa vegetal. Son tales como áreas de acampada y sus instalaciones o campos deportivos o áreas recreativas.

Para la implantación de los primeros se exigirá la elaboración de un proyecto de ejecución para el ámbito necesario.

Para la implantación de los segundos se exigirá la elaboración de un Proyecto de Ejecución con las siguientes condiciones:

- *El ámbito será además de la parcela en la que se pretenda ubicar la instalación. Los suelos comprendidos en los accesos, y ampliado, siempre que sea posible, con criterios topográficos y de límites físicos (caminos, cauces, etc.).*
- *El Proyecto concretará las condiciones de la edificación y la edificabilidad neta. Esta nunca tendrá una altura mayor de 9 m. Los aparcamientos de la instalación se situarán en la parcela edificable.*

La superficie edificada total que el proyecto contenga agota la edificabilidad permitida para la actividad que se solicita.

- *La documentación contendrá:*

Justificación de la necesidad del emplazamiento.

Estudio de impacto sobre el medio físico.

Estudio de impacto sobre la red de infraestructuras básicas.

Sistema de depuración y vertidos.

Tratamiento paisajístico del ámbito, garantizando la conservación de caminos y cauces.

Programación y fases.

Gestión del proyecto.

La autorización y posterior licencia municipal de los dos tipos de actividades. Vendrá precedida por la declaración de utilidad pública o interés social, en el caso de no haber sido recogido en su Plan de Ordenación de riberas y márgenes del Embalse de El Atazar.

5.8.4. Dotaciones e instalaciones declaradas de utilidad pública o interés social:

Son aquellas que disponen de una declaración formal socialmente justificada de utilidad pública o interés social y deba emplazarse en esta clase de suelo.

Su autorización y posterior licencia municipal vendrá precedida de la declaración de utilidad pública o interés social.

Las dotaciones o instalaciones de utilidad pública o interés social propiamente dichas son aquéllas y sólo aquéllas que conlleven la instalación de una dotación, servicio o infraestructura de carácter social y no puedan ser enclavadas en el Suelo Urbano.

No obstante, podrán ser tramitadas como tales aquellas otras instalaciones que, aun no constituyendo una dotación, servicio o infraestructura de carácter público, así se establezca en la presente normativa.

5.8.5. Usos vinculados a las obras públicas:

Comprenden todas las actividades relacionadas con la ejecución, mantenimiento y servicio de las obras públicas como:

- *Instalaciones provisionales para la instalación de la obra pública.*
- *Instalaciones al servicio de la carretera: estaciones de servicio, básculas de pesaje y puesto de socorro.*
- *Instalaciones de infraestructura urbanas básicas.*
- *Sistemas de comunicación de carácter general.*

Las primeras se considerarán a todos los efectos como usos provisionales. En el otorgamiento de la autorización y posterior licencia se establecerá el período de tiempo que permanecerán estas instalaciones y las medidas necesarias para el restablecimiento de las condiciones originales de los suelos afectados una vez desmontada la construcción de que se trate.

Sólo se considerarán construcciones o instalaciones al servicio de obras públicas aquellas que sean de dominio público o de concesionarios de la Administración.

Cuando las construcciones o instalaciones admitan localizaciones alternativas, se deberá justificar la idoneidad de la ubicación elegida.

5.8.8. Equipamientos especiales:

Sus condiciones específicas quedan reguladas en el artículo 6.4 de estas Normas Subsidiarias".

Los usos establecidos y la regulación particularizada en el Plan Especial dan cumplimiento a la normativa citada.

- Condiciones de la edificación: artículos 5.9.4 y 5.9.7

"ART. 5.9. CONDICIONES DE LA EDIFICACIÓN.

5.9.4. Edificaciones vinculadas a instalaciones declaradas de utilidad pública o interés social:

La edificación tendrá el volumen y altura necesario para la instalación, atendiendo además criterios de mínimo impacto paisajístico y ambiental.

5.9.7. Condiciones de la edificación comunes a todos los tipos:

1. Edificabilidad máxima. -

La edificabilidad contemplada en el proyecto contenido en la solicitud de autorización, esté o no determinada en las presentes Normas, tiene el carácter de máxima permitida para la totalidad de la instalación cuya autorización se solicita.

2. Condiciones higiénicas de saneamiento y servicios. -

- *Los saneamientos y servicios deberán quedar justificados en la solicitud de autorización o de aprobación y según sea el tipo de construcción o instalación, el acceso, abastecimiento de agua, evacuación de residuos, saneamiento, depuración apropiada al tipo de residuos que se produzcan y suministro de energía; así como las soluciones técnicas adoptadas en cada caso.*
- *En cualquier caso será competencia del Ayuntamiento o de la Agencia de Medio Ambiente solicitar del promotor previamente a la autorización urbanística, la modificación de los medios adoptados para cualquiera de estos servicios y, en particular, para la depuración de aguas residuales vertidos de cualquier tipo. cuando. de la documentación señalada en el párrafo*

anterior, se desprenda técnicamente la incapacidad de los medios existentes o proyectados para depurar adecuadamente.

3. Construcciones existentes. Asimismo, en las construcciones e instalaciones existentes que fuesen focos productores de vertidos de cualquier tipo de forma incontrolada. se deberán instalar. o mejorar en su caso. los correspondientes dispositivos de depuración seguridad y control, a efectos de restituir al medio natural sus condiciones originales, sin perjuicio de las sanciones que pudiesen derivarse de dicha situación, siendo potestad del Ayuntamiento y Órgano Administrativo competente ordenar la ejecución de dichas obras con cargo a los propietarios e inhabilitar la edificación o instalación para el uso que lo produzca hasta tanto no se subsane. Todo ello de acuerdo a la Ley 10/1991 de la C.A.m para la Protección del Medio Ambiente.

4. Cerramientos de fincas.

La parte opaca de los cerramientos se resolverá con soluciones adaptadas a las tradicionales de la zona. Los destinados a fincas agrícolas o pecuarias no podrán sobrepasar en ningún caso un metro de altura.

El cerramiento deberá retranquearse como mínimo:

- *Entre 3 y 10 metros a cada lado del eje de las vías públicas según lo especificado en el artículo 5.15 de estas Normas Subsidiarias.*
- *Diez metros de los cauces. lagos, lagunas y embalses públicos.*

En ningún caso los cerramientos podrán interrumpir el curso natural de las aguas ni favorecer la erosión o arrastre de tierras.

5. Condiciones estéticas.

- *Condiciones estéticas generales. En aplicación de lo establecido en el Art. 138 de la Ley del Suelo (Texto Refundido 1992), toda edificación o instalación deberá cuidar al máximo su diseño y elección de materiales, colores y texturas a utilizar, tanto en paramentos verticales como en cubiertas y carpinterías, con el fin de conseguir la máxima adecuación al entorno, quedando expresamente prohibida la utilización de materiales brillantes o reflectantes para cualquier elemento o revestimiento exterior.*

Se prohíbe expresamente la utilización de ladrillo visto en muros, placas de fibrocemento, chapa y teja negra en cubiertas y el color blanco en fachadas, así como el revoco a la tirolesa y la teja negra.

Se recomienda el uso de la piedra o el enfoscado en colores terrosos incorporados en el enfoscado, en paramentos verticales y la cubierta de teja cerámica curva roja.

Se prohíben expresamente las carpinterías de aluminio anodizado o bronce.

- *Arbolado.*

Será obligatoria la plantación de arbolado en las zonas próximas a las edificaciones con la finalidad de atenuar su impacto visual, incluyendo en el correspondiente proyecto su ubicación y las especies a plantar. Salvo que el análisis paisajístico y ecológico aconseje otra solución se plantarán dos filas de árboles, cuyas especies se seleccionarán entre las propias del entorno.

- *Condiciones específicas.*

En cualquier caso, será potestad del Ayuntamiento y de los Órganos de la Comunidad de Madrid competentes para la autorización urbanística, dictar normas o imponer condiciones de diseño y tratamiento exterior en aquellos casos en que se consideren afectados desfavorablemente los valores medioambientales.

- *Carteles de publicidad.*

Solo se permitirá la instalación de carteles de señalación de tráfico y orientación sobre localización de poblaciones al borde de las carreteras. En las condiciones que la normativa específica que afecta estas vías de comunicación determina, debiendo separarse unos de otros un mínimo de 300 m”.

Las condiciones de la edificación establecidas y la regulación particularizada en el Plan Especial dan cumplimiento a la normativa citada.

- Condiciones generales de los usos de espacios libres y viario: artículos 8.3.7.1.a.4 y 8.3.7.2

"TITULO III.- REGULACIÓN DEL SUELO URBANO

CAPÍTULO 8. CONDICIONES GENERALES DE LOS USOS

ART. 8.3. CONDICIONES DE LOS USOS.

8.3.7. Uso de espacios libres y viario.

1. Definición y grados.

Comprende aquellos espacios no edificados de uso público o comunitario, destinados a esparcimiento y recreo de la población, o al transporte y comunicaciones, en los que se distinguen las siguientes categorías en función del uso y características:

A. Viario

4. Aparcamientos públicos

Corresponden a espacios destinados a aparcamientos públicos.

2. Condiciones generales de los espacios libres y viario.

Los espacios libres y viarios de propiedad pública, así como los jardines o espacios no edificados en parcela o anexos a las unidades edificatorias de carácter privado deben urbanizarse y mantenerse dentro del más estricto ornato”.

Las condiciones de los espacios libres y viario establecidas y la regulación particularizada en el Plan Especial dan cumplimiento a la normativa citada.

- Clasificación de espacios exteriores: artículos 10.2.1.4 y 10.5

"CAPÍTULO 10. CONDICIONES GENERALES DE URBANIZACIÓN

ART. 10.2 CLASIFICACIÓN DE LOS ESPACIOS EXTERIORES.

Los espacios exteriores se clasifican en los siguientes tipos:

10.2.1. Red Vialia

Constituyen espacios exteriores accesibles dedicados a la circulación y estancias de personas y vehículos. Por su función en el conjunto del núcleo se distinguen a su vez cuatro subtipos:

4. Aparcamientos públicos”.

[...]

"ART. 10.5 BASES DE CALCULO PARA LAS REDES.

10.5.1. Alumbrado.

Las lámparas a utilizar serán preferentemente de vapor de mercurio de color corregido. Se prohíbe expresamente el uso de lámparas de vapor de sodio de alta o baja presión.

Como alternativa a la utilización de circuitos de alumbrado reducido, se valorará en cada caso la inclusión de reductores de potencia.

La red de alumbrado público se adecuará a las exigencias establecidas en la Normativa correspondiente, teniendo en cuenta en su disposición y selección, y su importancia como elemento caracterizador del espacio urbano. Los valores de luminancia que es establecen, deberán tener en cuenta el coeficiente de reflexión del pavimento.

10.5.2. Suministro de energía.

El cálculo de las redes de baja tensión se realizará de acuerdo con lo dispuesto en los reglamentos electrotécnicos vigentes previniendo en los edificios, en todo caso, las cargas mínimas fijadas en la instrucción MIBTO10 y el grado de electrificación deseada para las viviendas. La carga total correspondiente a los edificios se preverá de acuerdo con lo establecido en dicha instrucción.

La red se canalizará subterránea bajo la red viaria o espacios públicos.

Los centros de transformación deberán localizarse sobre terrenos acotados su exterior armonizará con el carácter y edificación de la zona.

Se procurará la integración subterránea siempre que se resuelvan su acceso, directo desde la vía pública, y su drenaje, directo a la red de alcantarillado”.

Las condiciones de los espacios exteriores y la regulación particularizada en el Plan Especial dan cumplimiento a la normativa citada.

- Ordenanza de equipamientos y servicios: artículo 11.6

"CAPÍTULO 11. REGULACIÓN DE LAS ZONAS DE ORDENANZA

ART. 11 ORDENANZA DE CASCO TRADICIONAL. (PATONES DE ARRIBA)

ART. 11.6 ORDENANZA DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS

11.6.1 Definición

Corresponde a los espacios destinados a la localización de dotaciones públicas o privadas, necesarias para el adecuado equipamiento de la ciudad, reflejados en el plano P.3 y P.4.

11.6.2 Remisión a la zona de ordenanza correspondiente

Con carácter general los equipamientos tendrán una ordenanza de edificaciones adscrita a cualquiera de las zonas de ordenanza residencial, a excepción de las siguientes determinaciones.

Caso de que el tipo de equipamiento requiera unas condiciones de posición o altura de la edificación distinto de la zona de ordenanza en que se ubique, el proyecto deberá contar con informe favorable del organismo competente de la CAM, en materia de protección del patrimonio.

11.6.3 Condiciones de parcela

la correspondiente a cada zona de ordenanza residencial. En la zona de Casco (Patones de Abajo) y de Nuevos Desarrollos las condiciones de parcela, frente y fondos mínimos no se consideran.

11.6.4 Condiciones de posición de la edificación

Las condiciones de posición de la edificación serán las establecidas para la zona residencial en que se ubiquen, excepto en las zonas de Casco (Patones de Abajo) donde estas condiciones no se consideran.

11.6.5 Condiciones de volumen

Las condiciones de ocupación, edificabilidad, alturas y patios serán las necesarias para instalar la dotación, siempre que se cumplan las condiciones higiénicas de ésta y de las edificaciones colindantes, y no se provoque un impacto volumétrico negativo sobre el medio.

El resto de las condiciones de volumen serán las correspondientes a la zona residencial en que se sitúen.

11.6.6 Condiciones de uso

Uso principal

- Dotacional*

Usos complementarios

- Uso residencial unifamiliar con un máximo de una vivienda por parcela, destinadas a guardia y custodia de las instalaciones.*
- Uso público-terciario: en la categoría 2º*
- Uso aparcamiento al servicio del uso principal*

Usos prohibidos

- Resto de usos

Queda expresamente prohibido el cambio de uso a residencial.

11.6.7 Condiciones estéticas y constructivas

Las condiciones estéticas y constructivas se atenderán a lo establecido para la zona residencial en que se sitúe”.

Las condiciones de los equipamientos y servicios y la regulación particularizada en el Plan Especial dan cumplimiento a la normativa citada.

- Ordenanza de espacios libres y viario: artículo 11.7

"CAPÍTULO 11. REGULACIÓN DE LAS ZONAS DE ORDENANZA

ART. 11 ORDENANZA DE CASCO TRADICIONAL. (PATONES DE ARRIBA)

ART. 11.7 ORDENANZA DE ESPACIOS LIBRES Y VIARIO

11.7.4 Viario

11.7.4.2 Ámbito de aplicación

2. Se distinguen los siguientes tipos, en función de su papel estructurante o local y uso de tráfico rodado o peatonal:

D. Aparcamientos públicos.

Corresponde a espacios destinados a aparcamientos públicos.

Las plazas de aparcamiento se situarán en el viario principal o ámbitos diferenciados del viario, contarán siempre que sea posible con arbolado o elementos de jardinería, y no podrán invadir los espacios libres.

Se señalan en el Plano P.6 dos áreas específicas de aparcamiento para Patones de Arriba fuera del Casco Tradicional en las que deberán respetarse al máximo las trazas de muros existentes. Se realizará un proyecto de tratamiento del pavimento, arbolado, muretes, etc. acorde con los materiales, texturas y colores del entorno”.

Las condiciones de los espacios libres y viario y la regulación particularizada en el Plan Especial dan cumplimiento a la normativa citada. Se aporta plano O.03.2 Alineaciones: Patones de Abajo con la modificación que supone el uso de aparcamiento y equipamientos y servicios en el ámbito sur.

1.3. MARCO NORMATIVO

El marco normativo principal se define en el apartado 1.4 del *Bloque I Documentación Informativa*. Se complementa con la normativa específica sectorial de proyectos técnicos que afecten a vía pública y sean objeto de este Plan Especial, que desarrolla el apartado 1.7 del presente documento.

1.4. MODELO DE ORDENACIÓN PROUESTO

1.4.1. En relación con la estructura viaria y accesos

El modelo de ordenación propuesto se desarrolla en dos ámbitos discontinuos, uno cercano a Patones de Arriba y otro en Patones de Abajo. Con ellos se diseña una distribución de aparcamiento funcional para el conjunto del municipio y una mejora de accesos para fomentar la sostenibilidad turística.

En concreto el modelo se desarrolla de la siguiente forma:

- **Ámbito norte: de mejora de accesos con rotonda y de ubicación de parada de minibús lanzadera**, donde se va a desarrollar el PROYECTO DE EJECUCIÓN PARA MEJORA DE ACCESO A PATONES DE ARRIBA CARRETERA M-912. Km 2+015 al Km 2+125. PATONES DE ARRIBA (MADRID) (Bloque I, Anexo VI). Esta localización para la rotonda permite la mejora del acceso a Patones de Arriba con un microbús lanzadera, dejando a turistas y vecinos muy cerca del núcleo poblacional, y facilita el giro de vehículos para la gestión turística y, en general, del municipio, siendo su dimensión total de 1.999 m².
- **Ámbito sur: o aparcamiento disuasorio**, junto a Patones de Abajo, pero fuera del casco urbano, con una dimensión más de tres veces superior al aparcamiento previsto en el planeamiento vigente ubicado en un punto intermedio entre Patones de Arriba y Patones de Abajo, en una zona con protección ambiental. Cuenta con una superficie de 14.352 m² y un número de plazas máximo estimado de 640 unidades, en caso de que la configuración suponga el 100% del ámbito. Se localiza cercano al inicio de la Senda Ecológica del Barranco. En él se van a realizar las siguientes actuaciones (obras y acciones ambientales) bajo el marco de Plan de Sostenibilidad Turística en Destinos (Bloque I, Anexo I) que ha sido subvencionado por la Comunidad de Madrid (Bloque I, Anexo II): Creación de un aparcamiento de recepción de visitantes disuasorio e inteligente; Instalación de placas fotovoltaicas en las cubiertas de las

plazas de aparcamiento; Mejora del firme; Puntos de recarga de vehículos eléctricos; Zona de aparcamiento y área de mantenimiento para bicicletas; Renaturalización y creación de zonas verdes o espacios libres ajardinados; y Sistema lanzadera de autobuses minibuses.

La georreferenciación de los ámbitos que conforman el Plan Especial queda reflejada en el Bloque III. Documento normativo, plano O.01. Delimitación del ámbito.

1.4.2. En relación con las afecciones

La definición gráfica de la compatibilidad con las afecciones y servidumbres presentes en el entorno del ámbito del PE, se incluyen en el plano I.05 Afecciones a la legislación sectorial.

En cuanto al ámbito norte se encuentran en zona de policía por la presencia del Arroyo del Barranco. El ámbito norte opera en la carretera M-912 y necesitará los informes derivados de ello.

No se detectan zonas inundables con periodo de retorno del MAPAMA en los ámbitos del Plan Especial.

Existen zonas inundables por avenidas y crecidas y por torrencialidad de cauces que pueden afectar de forma puntual y en diferente grado al ámbito norte por lo que en normativa se establecen criterios para ello.

Igualmente la ordenación se adecúa a las afecciones sectoriales (en ámbito norte) tal es así que el proyecto para ese tramo ha recibido autorización (Bloque I, Anexo VII).

Los ámbitos incluidos en este Plan Especial no se encuentran clasificados dentro de ninguna zona de afección específica según el Plan INUNCAM, por lo que no se identifica una determinación directa de riesgo por rotura de la presa de El Vado. No obstante, y en aplicación de un enfoque preventivo y de resiliencia territorial, se ha considerado pertinente incorporar esta variable en la propuesta de ordenación, integrando el programa de actuaciones preventivas, conforme a las actuaciones recogidas en el Anexo VII de la Guía para la elaboración de un Plan de Actuación Municipal ante el riesgo de inundaciones (PAMINUN), elaborada por la Agencia de Seguridad y Emergencias Madrid:

Se efectuará una descripción de todas las actuaciones preventivas previstas en el municipio, estableciendo épocas y lugares, que en todo caso serán recomendaciones de actuación que se podrán ir desarrollando en función de la disponibilidad presupuestaria del municipio.

En el caso en el que se lleven a cabo, se incluirá una programación en tiempo mediante un cronograma de actuaciones y el presupuesto destinado para ello. Se insiste en que este programa sea realista, que realmente se tenga intención y posibilidad de llevarlo a cabo.

En el presupuesto se describirán por un lado las unidades de obra más frecuentes que se hayan previsto en el programa de actuaciones preventivas y por otro lado una estimación de los

costes del proceso, tanto durante la implantación como, si es el caso, su mantenimiento, todo ello de acuerdo con las previsiones realizadas en dicho apartado.

También se recomienda avanzar de dónde van a proceder los fondos necesarios para dicha ejecución; presupuestos municipales, subvenciones, etc., así como sobre cómo se prevé la ejecución: medios propios, licitación, etc.

Se insiste en que debe ser un planteamiento realista entre actuaciones a ejecutar y presupuesto disponible.

En caso de que la información correcta no sea la de la planimetría del Plan, como se muestra en el Bloque I, sino la dispuesta por el Sistema de Información Territorial (SIT) para la rotura de presa, el ámbito sur se vería afectado aproximadamente en el 40%. En tal caso las estrategias no solo serían preventivas sino que sería obligatorio un Plan de Actuación Municipal ante el riesgo de inundaciones (PAMINUN), con la base de la Agencia de Seguridad y Emergencias Madrid.



Figura 1. Ubicación del ámbito sur del Plan Especial dentro de las áreas con riesgo de inundación por rotura de presas en el Visor SIT. Fuente: Elaboración propia a partir de Visor SIT.

Por otra parte, Patones es uno de los municipios situados en Zonas de Alto Riesgo de incendio forestal con zonas calificadas como terrenos forestales con una vulnerabilidad catalogada de riesgo alto y muy alto en el Decreto 59/2017, de 6 de junio, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan

Especial de Protección Civil de Emergencia por Incendios Forestales en la Comunidad de Madrid (INFOMA).

Como se observa en las siguientes figuras el ámbito norte se encuentra en riesgo muy alto y el ámbito sur

En el DECRETO 59/2017, de 6 de junio, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de Protección Civil de Emergencia por Incendios Forestales en la Comunidad de Madrid (INFOMA) se indica lo siguiente en el Anexo 6, que también se cita en Este y se desarrolla en la ORDEN 1721/2025, de 5 de mayo, de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior, por la que se aprueba el Plan Anual de Prevención, Vigilancia y Extinción de Incendios Forestales en la Comunidad de Madrid para el año 2025.

*"PREVENCIÓN DE INCENDIOS FORESTALES EN LAS URBANIZACIONES SIN
CONTINUIDAD INMEDIATA CON LA TRAMA URBANA.*

1. Medidas de Prevención de incendios forestales

Estas medidas de prevención de incendios forestales son de obligado cumplimiento:

- a) para las urbanizaciones, las edificaciones y las instalaciones colindantes a los terrenos forestales*
- b) para las urbanizaciones que no tienen una continuidad inmediata con la trama urbana y que están situadas a menos de cuatrocientos metros de terrenos forestales,*
- c) y para las edificaciones e instalaciones aisladas situadas en terrenos forestales, quedando excluidas las edificaciones e instalaciones destinadas a explotaciones agrícolas y ganaderas y las viviendas vinculadas a las mismas".*

A continuación se observa la situación de los ámbitos del Plan Especial a este respecto:



Figura 1. Riesgo por incendios forestales: ámbito norte. Fuente: SIT. Nota: afeción en rayado.

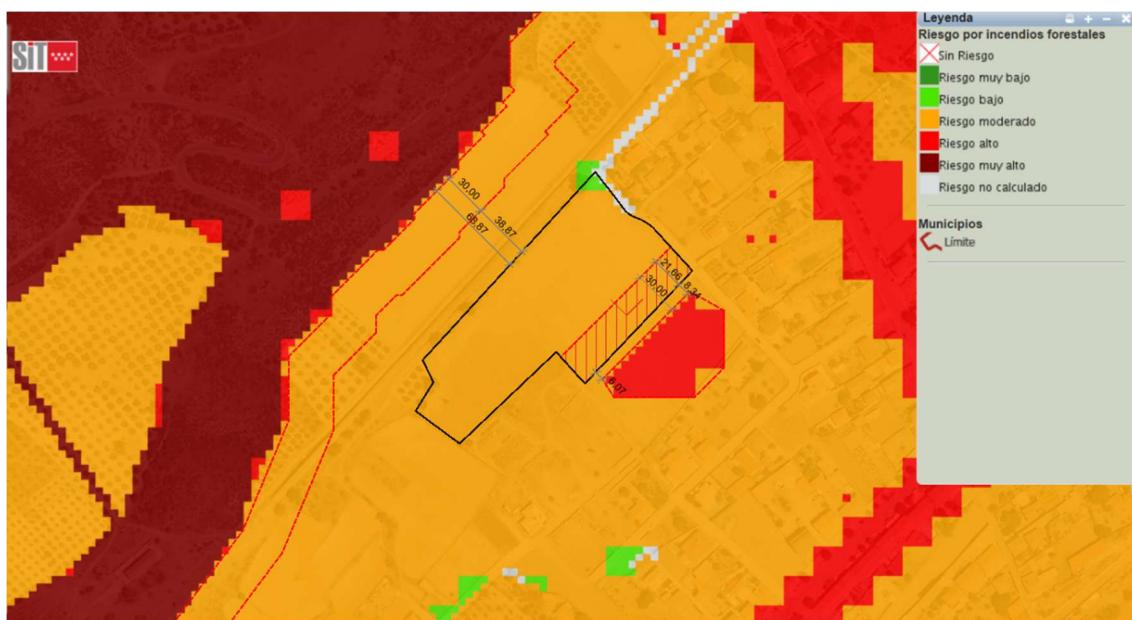


Figura 2. Riesgo por incendios forestales: ámbito sur. Fuente: SIT. Nota: afección en rayado.

El ámbito del Plan Especial se encuentra en los casos apuntados por lo que se refieren las siguientes obligaciones que pasan a estar en las condiciones fijadas en las Normas Urbanísticas:

"1.2. Obligaciones.

- 1. Las urbanizaciones, edificaciones e instalaciones a que se refiere este anexo deben cumplir las siguientes medidas de prevención de incendios forestales:*
 - a) Elaborar un plan de autoprotección contra incendios forestales que debe incorporarse al plan de actuación municipal, de conformidad con este Decreto.*
 - b) Asegurar la existencia de una faja perimetral de protección de treinta metros de ancho, libre de vegetación seca y con la masa arbórea aclarada.*
 - c) Mantener el terreno de las parcelas no edificadas libre de vegetación seca y con la masa arbórea aclarada, de acuerdo con lo dispuesto en la letra a.*
 - d) Disponer de una red de hidrantes homologados para la extinción de incendios que cumpla las características establecidas por el Código Técnico de Edificación.*
 - e) Mantener limpios de vegetación seca los viales de titularidad privada, tanto los internos como los de acceso, así como las cunetas".*

Por su parte, de acuerdo a la prevención de la contaminación acústica, será de aplicación el Decreto 55/2012 (BOCM de 22 de marzo de 2012) por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid, que dispone como régimen jurídico aplicable en la materia el definido por la legislación estatal (Ley 37/2003, del Ruido), que obliga tanto a la planificación general territorial como a las figuras de planeamiento urbanístico a adoptar medidas preventivas y correctoras.

El PE tiene la misma zonificación que la situación actual. La nueva ubicación de aparcamientos se adapta mejor a la misma categoría de su entorno. El Plan Especial se proyecta a minimizar los niveles de inmisión, tiene en cuenta el principio de prevención de la contaminación acústica para que, en lo posible, no se supere ningún valor límite aplicable. Por tanto, se da el cumplimiento de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y los Reales Decretos 1513/2005, de 16 de diciembre, 1367/2007, de 19 de octubre y 1038/2012, de 6 de julio.

El ámbito norte se corresponde en el Plan Especial con:

- **Áreas acústicas de tipo f).- Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte y otros equipamientos públicos que los reclamen:** Se incluye en esta zona a la red viaria existente del municipio.

El ámbito sur se corresponde en el Plan Especial con:

- Áreas acústicas de tipo d).- Actividades terciarias no incluidas en el epígrafe c): Se incluyen bajo esta categoría los espacios destinados a actividades comerciales, de oficinas (incluyendo el Ayuntamiento, sedes de la Policía y puestos de la Guardia Civil), a la hostelería, el alojamiento y la restauración. No se ha considerado su existencia en los núcleos de población hasta la constitución de este aparcamiento disuasorio y equipamientos y servicios en el ámbito sur.

Se introducen en normativa medidas preventivas y correctoras acústicas en fase de obra y en fase de explotación.

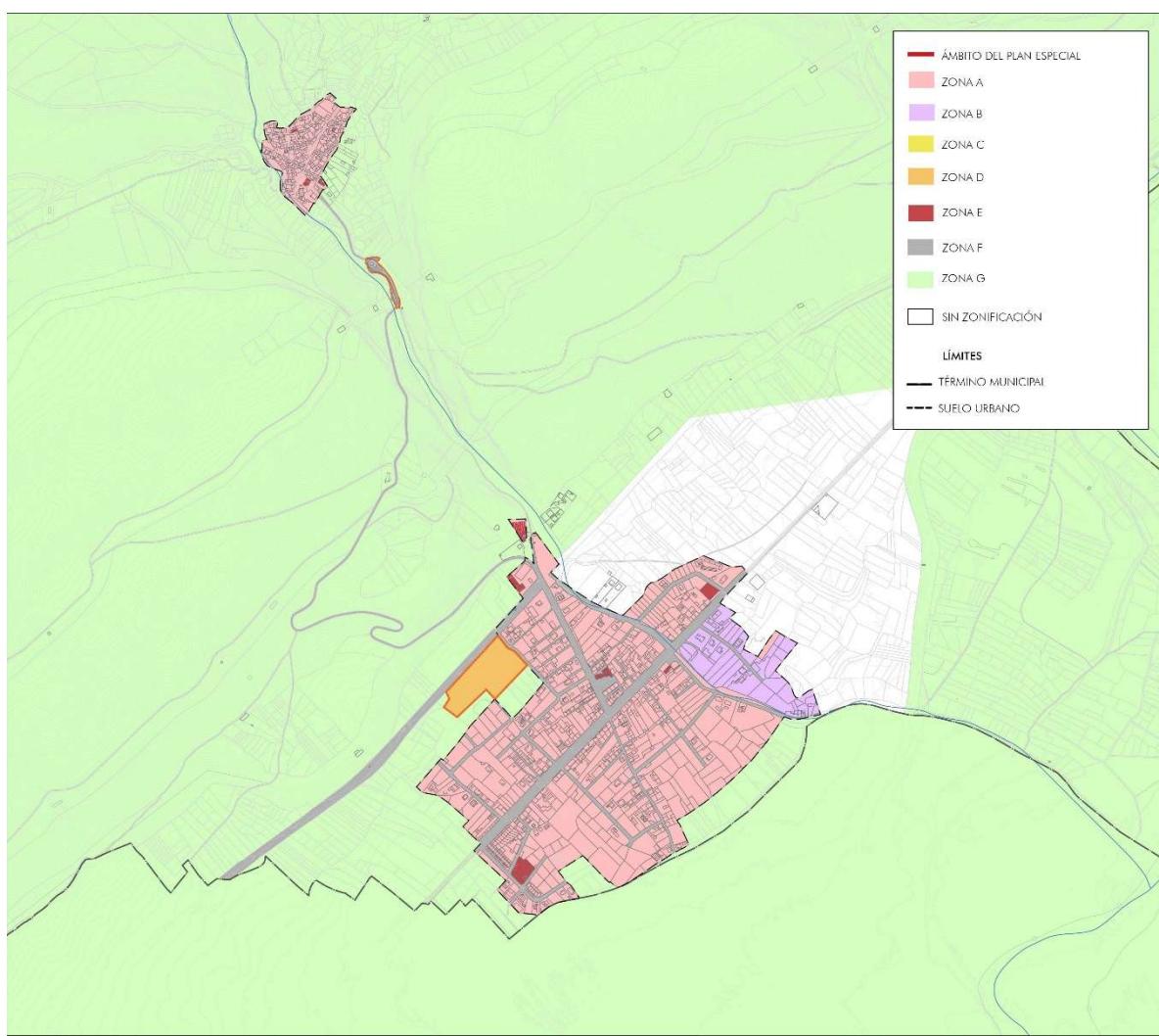


Figura 1. Zonificación acústica con la ordenación propuesta en el Plan Especial.

1.4.3. Patrimonio cultural y paisaje urbano

Los ámbitos del Plan Especial no se encuentran afectados por protecciones derivadas del patrimonio cultural o el paisaje urbano. Por su parte, preservan el patrimonio cultural a través de la eliminación del impacto de los atascos y el aparcamiento no planificado lo que repercute positivamente en la mejora de la calidad del paisaje urbano.

El ámbito sur, clasificado como no urbanizable (común), es el más cercano al casco urbano de Patones de Abajo. Integra criterios que inciden positivamente en el paisaje urbano, como una intervención de mínima incidencia y mediante estrategias de renaturalización y creación de espacios libres ajardinados permite la mejora de la integración urbanística en este borde urbano.

1.5. DESCRIPCIÓN DE LA ORDENACIÓN PROPUESTA

1.5.1. Ámbito

El ámbito del Plan Especial es la síntesis de suelo destinado por el planeamiento vigente a la red de aparcamientos y la nueva ubicación de infraestructuras para la sostenibilidad turística del municipio. Se busca un desarrollo urbanístico que dé respuesta a los retos espaciales que plantea esta actividad económica y las necesidades de equipamientos y servicios del municipio.

Se distribuyen dos ámbitos, norte y sur, en el Plan Especial, como se muestran a continuación:



Figura 2. Plano de la realidad territorial de los ámbitos para el Plan Especial en el municipio de Patones.

Como se observa el ámbito norte está cercano al núcleo de Patones de Arriba. Se delimita porque se corresponden con el proyecto de mejora de la red viaria, para la integración de una rotonda que mejore la funcionalidad viaria incluyendo la parada del microbús lanzadera.

El ámbito sur, ubicado en Patones de Abajo, tiene como destino aparcamiento disuasorio.



Figura 3. Delimitación ámbito norte



Figura 4. Delimitación ámbito sur

Ámbito norte

Este ámbito, con una superficie de 1.999 m², era uno de los puntos donde se generaban más atascos en la red, tanto por la presencia de una zona de aparcamientos sin ningún tipo de delimitación y muy poco señalizada como por la escasa coordinación y ordenación de la vía para garantizar la coexistencia de los flujos de peatones, vehículos y el microbús lanzadera. El proyecto del Plan Especial contempla el desarrollo del PROYECTO DE EJECUCIÓN PARA LA MEJORA DEL ACCESO A PATONES DE ARRIBA EN LA CARRETERA M-912, del Km 2+015 al Km 2+125. PATONES DE ARRIBA (MADRID) (Bloque I, Anexo VI). Este proyecto incluye la creación de una rotonda que permite el acceso a Patones de Arriba con un microbús lanzadera, dejando a turistas y vecinos muy cerca del núcleo poblacional, y facilita el giro de vehículos para la gestión turística y, en general, del municipio. El proyecto también contempla la delimitación de un itinerario peatonal que permite unir la Senda Ecológica del Barranco con el núcleo urbano y una isla para el ascenso y descenso de pasajeros del microbús lanzadera. Esta zona, que anteriormente estaba colapsada por el aparcamiento desordenado de vehículos privados tanto en el área adyacente a la vía como en los costados de la misma, ahora prioriza la movilidad blanda, su seguridad y confort.

En resumen:

- Rotonda para la agilización del flujo de vehículos
- Isla de ascenso y descenso del microbús
- Acceso y tránsito cómodo para senderistas y ciclistas

Ámbito sur

Ubicado al norte de Patones de Abajo, fuera del casco urbano, con una dimensión más de tres veces superior al aparcamiento previsto en el planeamiento vigente en la zona de protección ambiental en un punto intermedio de la carretera M-912. Cuenta con una superficie de 14.352 m² y un número de plazas estimado de 640 unidades, en caso de que la configuración suponga el 100% del ámbito. En él se van a realizar las siguientes actuaciones (obras y acciones ambientales) bajo el marco de "Patones. Plan de Sostenibilidad Turística" (Bloque I, Anexo I) que ha sido subvencionado por la Comunidad de Madrid (Bloque I, Anexo II): Creación de un aparcamiento de recepción de visitantes disuasorio e inteligente; Instalación de placas fotovoltaicas en las cubiertas de las plazas de aparcamiento; Mejora del firme; Puntos de recarga de vehículos eléctricos; Zona de aparcamiento y área de mantenimiento para bicicletas; Renaturalización y creación de zonas verdes o espacios libres ajardinados; y Sistema lanzadera de autobuses minibuses.

En resumen:

- Consolidación de aparcamiento disuasorio provisional fuera del área de protección ambiental
- Control de la contaminación del aire, acústica y visual con soluciones basadas en la naturaleza en especial en el borde urbano, lo que reduce el impacto
- Integración de tecnologías limpias

En la siguiente figura se sintetiza la relación y distribución de la propuesta a través de un esquema general.

ESTRATEGIAS Y FUNCIONAMIENTO DEL PLAN ESPECIAL

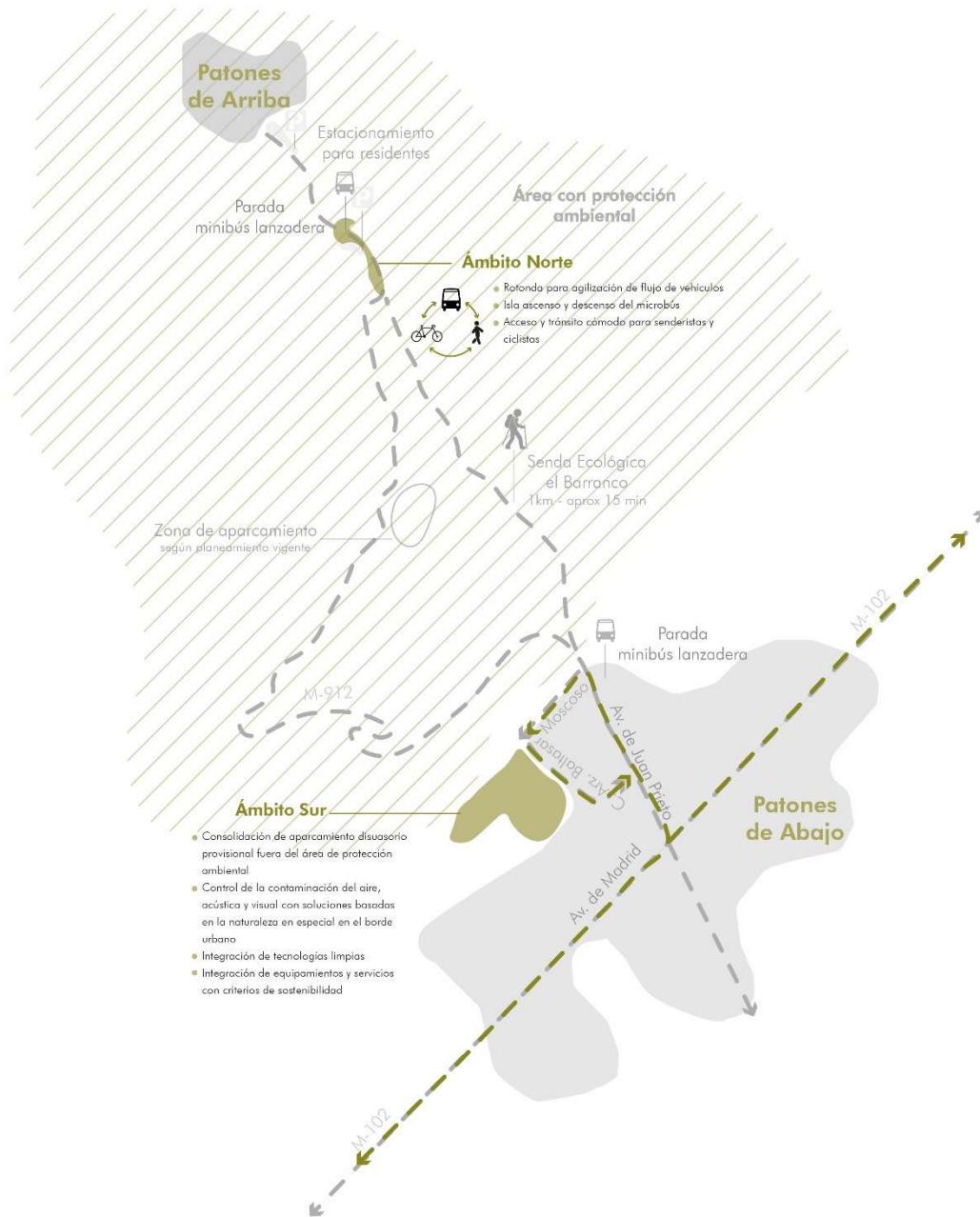


Figura 5. Ámbitos y proyectos propuestos en el Plan Especial. Fuente: Elaboración propia.

Esta ordenación, que es la alternativa seleccionada, se adecúa a las normas urbanísticas vigentes en el municipio, es decir, al marco normativo de las Normas Subsidiarias y la adecuación a las disposiciones generales; a la legislación urbanística y sectorial.

1.5.2. Uso y tipología característicos: Clasificación y calificación del suelo

En el apartado 1.3 del *Bloque I. Memoria Informativa* se describen las determinaciones actuales para los ámbitos.

La clasificación no se altera con este Plan Especial, pero se cambia la ubicación de aparcamiento disuasorio del ámbito que destina el planeamiento vigente, en una zona intermedia entre Patones de Arriba y de Abajo, al ámbito sur, ubicado en Patones de Abajo, al que se añade equipamientos y servicios.

En los planos se muestra la clasificación y calificación que no se alteran respecto al planeamiento vigente, y su calificación y regulación que se modifica en el caso del ámbito sur, tal y como se resume en la siguiente tabla:

Ámbito	Superficie (m ²)	Clasificación del suelo	% Clasificación del PE	Calificación / Regulación
NORTE	1.999	SUELO NO URBANIZABLE ESPECIALMENTE PROTEGIDO INTERÉS ECOLÓGICO Y CULTURAL	12%	Red viaria
SUR	14.352	SUELO NO URBANIZABLE	88%	Aparcamiento y equipamientos y servicios
TOTAL	16.351		100,00%	

Tabla 2. Clasificación de los ámbitos y calificación o regulación específica con el Plan Especial

Se justifica por tanto la clasificación del suelo a calificar como red pública de infraestructuras, como el mantenimiento de esta clasificación. En el caso del ámbito sur, se justifica expresamente el carácter de suelo no urbanizable del uso, considerando la dotación de servicios urbanos previstos en el Plan Especial y la colindancia y acceso al mismo desde suelo clasificado como suelo urbano.

1.5.3. Parámetros urbanísticos

Regulación de la reserva de suelo: Condiciones de la ordenanza de equipamientos y servicios y espacios libres y viario en la reserva de suelo del ámbito sur del Plan Especial

A continuación se establecen las condiciones de la ordenanza de equipamientos y servicios y de espacios libres y viario, para su correcta integración en el ámbito del Plan Especial tomando como

modelo las ordenanzas de las NNUU de las NNSS del municipio con una adaptación a su contexto y entorno:

ORDENANZA DE EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS EN EL ÁMBITO DE PLAN ESPECIAL

Definición

Corresponde a los espacios destinados a la localización de dotaciones públicas o, necesarias para el adecuado equipamiento del municipio en el ámbito de Plan Especial.

Condiciones de uso

Uso principal

- Dotacional

Usos complementarios

- Uso aparcamiento al servicio del uso principal

Usos prohibidos

- Quedan expresamente prohibidos los usos que no sean el uso principal o el uso compatible.

Condiciones de parcela

No se consideran las condiciones de parcela, frente y fondo mínimos no se consideran.

Condiciones de posición de la edificación

Estas condiciones no se consideran.

Condiciones de edificación

Ocupación máxima

0,45 m²/m² dentro de la superficie máxima destinada al uso de equipamientos y servicios de 35% del ámbito sur.

Edificabilidad máxima

Edificabilidad máxima no lucrativa de 0,45 m²/m² dentro de la superficie máxima destinada al uso de equipamientos y servicios de 35% del ámbito sur.

Condiciones de volumen

Número máximo de plantas

2 plantas.

Altura máxima

10 m.

Altura mínima de piso

3 m.

Alineaciones

No se establecen condiciones de alineaciones. Serán las necesarias para instalar la dotación cumpliendo las condiciones higiénicas de esta y de las edificaciones colindantes y no se provoque impacto volumétrico negativo sobre el medio.

Cubiertas

Pendiente entre 17 y 25° (entre 35 y 47%)

Aleros

Vuelo máximo de 45 cm.

Cuerpos volados

Longitud mínima de 1,5 m. y ancho máximo de 45 cm.

Pueden sobrepasar 20 cm. los huecos a ambos lados.

Condiciones estéticas y constructivas

Las condiciones estéticas y constructivas se atenderán a:

Fachadas

Composición de huecos libres. Podrán ser de piedra o enfoscada en colores usuales de la zona (ocres).

Cubierta

Cubierta de teja o material coherente en tonos terrosos o rojizos

Prohibición expresa

Buhardillas de iluminación, áticos retranqueados.

En carpintería y persianas, aluminio anodizado en su color y bronce.

En cuanto al uso de chapados, plásticos o ladrillo blanco o bicolor en paramentos exteriores y de fachada.

ORDENANZA DE ESPACIOS LIBRES Y VIARIO EN EL ÁMBITO DE PLAN ESPECIAL

Definición

Corresponde al conjunto del sistema viario urbano y los pequeños espacios libres anejos al mismo que junto con los suelos edificados configuran el modelo del núcleo urbano propuesto.

Ámbito de aplicación

Comprende las zonas delimitadas de uso de tráfico rodado o peatonal de Aparcamiento público.

Estos se corresponden a espacios destinados a aparcamientos públicos.

Las plazas de aparcamiento se situarán en el viario principal o ámbitos diferenciados del viario, contarán siempre que sea posible con arbolado o elementos de jardinería y no podrán invadir los espacios libres.

Se realizará un proyecto de tratamiento del pavimento, arbolado, muretes, etc. acorde con los materiales, texturas y colores del entorno.

Condiciones del aparcamiento de bicicletas

A continuación se establecen las condiciones de los aparcamientos de bicicletas para su correcta integración en el ámbito del Plan Especial:

- *Las bicicletas estacionarán en los espacios específicamente reservados y señalizados para ello en las reservas situadas en banda de estacionamiento, pudiendo encadenarse a sus elementos de anclaje y separación.*
- *Los módulos aparcabicicletas ubicados en calzada o en área de aparcamiento de vehículos deberán contar con la reserva de estacionamiento correspondiente, y se señalizarán y balizarán cumpliendo las siguientes obligaciones:*

- a) La señalización vertical de estas reservas incluirá la señal S-17, con el pictograma de bicicleta.
- b) Se instalarán elementos de segregación respecto de otros espacios de aparcamiento.
- c) La señalización horizontal, el tipo de poste o sistema de sujeción, así como el resto de elementos de protección quedarán determinados por los servicios competentes del Ayuntamiento de Patones.

Condiciones de puntos de acceso y control

A continuación se establecen las condiciones de los puntos de acceso y control para su correcta integración en el ámbito del Plan Especial:

"Acceso:

- d) Los usuarios pueden acceder mediante tickets, tarjetas, o sistemas de reconocimiento de matrículas.

Control:

- e) Los sistemas de control pueden ser manuales (con personal) o automáticos (barreras, cámaras de reconocimiento de matrículas)".

1.5.4. Descripción y características de los proyectos

A continuación se describen los proyectos existentes y las características del proyecto a desarrollar en el marco del Plan Especial:

Ámbito norte: PROYECTO DE EJECUCIÓN PARA MEJORA DE ACCESO A PATONES DE ARRIBA CARRETERA M-912. Km 2+015 al Km 2+125. PATONES DE ARRIBA (MADRID) (Bloque I, Anexo VI).

La iniciativa para el ámbito norte que eleva el Ayuntamiento de Patones a la Dirección General de Carreteras pretende favorecer el giro de vehículos que no pueden aparcar en el núcleo de arriba y que puedan volver de manera ordenada al núcleo de Patones de Abajo.

El trazado de una glorieta es la solución que permite que los vehículos puedan girar correctamente. En vez de hacer la maniobra de cambio de sentido, lo que incide en la mejora de la seguridad y en la reducción de posibles atascos de la vía. Además, en este ámbito se incorpora la dársena para la parada del microbús lanzadera y una comunicación directa peatonal segura con la Senda Ecológica del Barranco. También se localizará un cerramiento para la ubicación de contenedores lo que facilita la gestión de residuos.

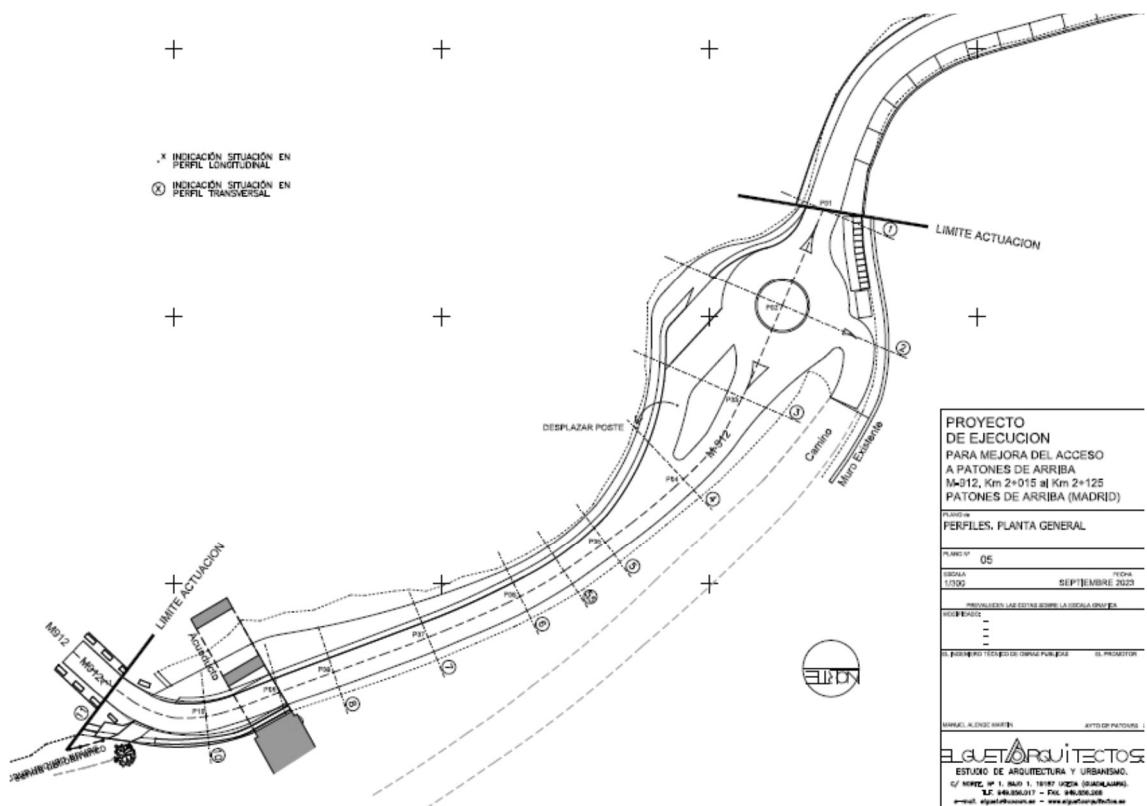


Figura 6. Estado reformado del proyecto para el ámbito norte

Ámbito sur: APARCAMIENTO DISUASORIO Y EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS EN ARZOBISPO BALTASAR MOSCOSO, PATONES DE ABAJO (MADRID)

El proyecto a desarrollar en este ámbito sur para el aparcamiento disuasorio cuenta con una superficie de suelo para su implantación de 14.352 m² y un número de aparcamientos estimados de 640 plazas, en caso de que la configuración suponga el 100% del ámbito.

En él se van a realizar las siguientes actuaciones (obras y acciones ambientales) bajo el marco de "Patones. Plan de Sostenibilidad Turística" (Bloque I, Anexo I) que ha sido subvencionado por la Comunidad de Madrid (Bloque I, Anexo II): Creación de un aparcamiento de recepción de visitantes disuasorio e inteligente; Instalación de placas fotovoltaicas en las cubiertas de las plazas de aparcamiento; Mejora del firme; Puntos de recarga de vehículos eléctricos; Zona de aparcamiento y área de mantenimiento para bicicletas; Renaturalización y creación de zonas verdes o espacios libres ajardinados; y Sistema lanzadera de autobuses minibuses.



Figura 7. Medidas para el fomento de la sostenibilidad turística: aparcamiento disuasorio con naturalización y creación de zonas verdes, dársena de recarga de microbuses lanzadera y fomento de la actividad local

Fuente: Plan de Sostenibilidad Turística, presentación resumen (Bloque I, Anexo I).

1.6. RÉGIMEN DE USOS

En el ámbito norte el régimen de usos es la red viaria supramunicipal con los servicios añadidos a la misma y no modificando en el presente Plan Especial, por tanto, su régimen de usos.

En el ámbito sur se establece una zonificación para el desarrollo del proyecto de aparcamiento disuasorio que forma parte de la red pública general. Con el régimen de usos se establecen variables fundamentales para garantizar un óptimo desarrollo de este aparcamiento, de manera que respete y proporcione una solución sostenible para la movilidad del municipio.

En la siguiente tabla se establecen estos requerimientos mínimos y/o máximos del uso del suelo. En primer lugar, se especifica que al menos el 2,06% de la superficie del proyecto debe ser ocupada por plazas de aparcamiento adaptadas y destinadas como aparcamientos preferentes para personas con discapacidad. Esta medida responde al Real Decreto 1056/2014, el cual especifica que por cada

40 plazas de aparcamiento se debe garantizar al menos una plaza preferente para personas con discapacidad.

El siguiente requerimiento involucra la integración de tecnologías limpias. En concreto, la instalación de placas solares fotovoltaicas sobre las pérgolas de las plazas de aparcamiento. Se aspira a cubrir la demanda energética del aparcamiento y su funcionamiento y, si es posible, generar un excedente de energía para el uso de la comunidad. Por este motivo, se establece que las placas fotovoltaicas ocupen al menos un 0,25% de la superficie total del ámbito. Sin embargo, considerando que el ámbito se encuentra muy cercano al núcleo urbano de Patones de Abajo y que la instalación de las placas fotovoltaicas genera un impacto visual importante, se establece un máximo permitido sobre pérgolas del 16% con el fin de evitar un impacto en el paisaje del núcleo urbano.

Se permitirá contar con hasta un máximo del 80% de cubrimiento de la superficie de aparcamiento disuasorio de pérgolas siempre que por su diseño se integren visualmente y permitan un mayor confort térmico. El valor máximo incluye las pérgolas para integración de tecnologías limpias, en su caso.

Se establece además un mínimo del 4% para la superficie ocupada por puntos de recarga de vehículos eléctricos y un 1% de la misma para aparcamientos de bicicletas. El aparcamiento de bicicletas se localizará próximo a la calle Baltasar Moscoso.

Esto con el fin de satisfacer y promover el uso de medios de transporte de bajo impacto. En el proyecto también se establece un máximo del 0,50% para los puntos de acceso y control del aparcamiento. Se condiciona a que el punto de acceso se realice por la calle Baltasar Moscoso, y el punto de acceso se encuentre a una distancia máxima de 20 m.

En el proyecto de urbanización, se establece que en el ámbito sur tendrá pavimento permeable con salvaguarda de los itinerarios peatonales accesibles.

Se establece una superficie de al menos 10% destinada a la naturalización sobre el total del ámbito que se incluirá en el perímetro hacia el borde urbano noroeste y sur. En la zona afectada por la franja perimetral de protección de riesgo alto de incendio forestal se cumplirán las consideraciones que derivan de la normativa sectorial y que se fijan en las Normas Urbanísticas del Plan Especial. Además, deberá haber un (1) árbol por cada cinco (5) plazas de aparcamiento. Se considera a su vez que la naturalización del suelo, como espacios libres ajardinados, es suelo permeable.

Estos requerimientos no solo evitan la contaminación de los suelos sino que también buscan garantizar un confort climático y la compensación del impacto visual a través de la implementación de vegetación que pueda generar sombra y una barrera visual del aparcamiento desde otros puntos del municipio.

SUPERFICIE TOTAL ÁMBITO SUR	14.352,00	
ZONIFICACIÓN	MÍNIMO REQUERIDO	MÁXIMO PERMITIDO
Aparcamiento preferente personas con discapacidad	2,06%	-
Integración de tecnologías limpias (instalación placas solares fotovoltaicas sobre pérgolas de plazas de aparcamiento)	0,25%	16%
Pérgolas sobre plaza de aparcamiento (máximo incluyendo las pérgolas para integración de tecnologías limpias)		80%
Puntos de Recarga vehículos eléctricos	4%	-
Aparcamiento bicicletas	1% Localización próxima a la calle Arzobispo Baltasar Moscoso	-
Punto de acceso y control	-	0,50%
Equipamientos y servicios públicos (superficie máxima de parcela destinada a este uso)	-	35%
URBANIZACIÓN	MÍNIMO REQUERIDO	MÁXIMO PERMITIDO
Pavimento permeable/Total pavimento	Pavimento permeable con salvaguarda de los itinerarios peatonales accesibles	
Naturalización/Total ámbito	10% En la zona afectada por la franja perimetral de protección de riesgo alto de incendio forestal se cumplirán las consideraciones que derivan de la normativa sectorial y que se fijan en las Normas Urbanísticas del Plan Especial	En la zona afectada por la franja perimetral de protección de riesgo alto de incendio forestal se cumplirán las consideraciones que derivan de la normativa sectorial y que se fijan en las Normas Urbanísticas del Plan Especial

Tabla 1. Requerimientos de usos. Fuente: Elaboración propia.

En la siguiente imagen se establece una zonificación de las superficies previamente descritas con la máxima superficie del ámbito sur destinado a equipamiento y servicios públicos.



Figura 8. Zonificación del aparcamiento y equipamientos y servicios del ámbito sur. Fuente: Elaboración propia.

Nota: Zonificación con superficie máxima de parcela destinada a equipamientos y servicios.

1.7.1. Propiedades afectadas

La relación de las parcelas catastrales y la relación de propietarios afectados que forman parte de los dos ámbitos del Plan Especial y sobre las que se desarrollan los proyectos se encuentran en el *Bloque I. Documentación Informativa*.

1.8. REGLAMENTOS, NORMAS Y ESPECIFICACIONES DE LOS PROYECTOS

1.8.1. Normas de proyecto

De acuerdo con el artículo 1º A/Uno del Decreto 462/1971 de 11 de marzo, por el que se dictan normas sobre la redacción de proyectos y la dirección de obras de edificación, en la ejecución de las obras deberán observarse las normas vigentes aplicables sobre construcción.

Serán por tanto de aplicación cuantas prescripciones figuren en las Normas, Instrucciones o Reglamentos Oficiales que guarden relación con las obras objeto de este Plan Especial, con sus instalaciones complementarias, o con los trabajos necesarios para realizarlas.

Además, se contemplarán todas aquellas normas que, por la pertenencia de España a la Unión Europea, sean de obligado cumplimiento en el momento de la presentación del Proyecto Constructivo. A tal fin, se incluye a continuación una relación no exhaustiva de la normativa técnica aplicable.

TRAZADO DE CAMINOS Y OBRA CIVIL

- Real Decreto 1812/1994, de 2 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Carreteras.
- Orden FOM/273/2016, de 19 de febrero, por la que se aprueba la Norma 3.1-IC Trazado, de la Instrucción de Carreteras.
- Orden FOM/3460/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la norma 6.1-IC "Secciones de firme", de la Instrucción de Carreteras.
- Orden FOM/3459/2003, de 28 de noviembre, por la que se aprueba la norma 6.3-IC: "Rehabilitación de firmes", de la Instrucción de carreteras.
- Orden FOM/298/2016, de 15 de febrero, por la que se aprueba la norma 5.2 - IC drenaje superficial de la Instrucción de Carreteras.
- Orden de 31 de agosto de 1987 sobre señalización, balizamiento, defensa, limpieza y terminación de obras fijas en vías fuera de poblado (Instrucción 8.3- IC Señalización de obra).
- Recomendaciones para el diseño de intersecciones.
- Pliego de Prescripciones Técnicas Generales para obras de carreteras y puentes (PG-3/75), según Orden del Ministerio de Obras Públicas, de 2 de julio de 1976.
- Real Decreto 1247/2008, de 18 de julio, por el que se aprueba la instrucción de hormigón estructural (EHE-08).
- Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Código Técnico de la Edificación.
- Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento que establece condiciones de protección del dominio público radioeléctrico.

- Ley 3/91, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid
- Decreto 29/93, de 11 de marzo, Reglamento de Carreteras de la Comunidad de Madrid
- Orden de 23 de mayo de 2019, de la Consejería de Transportes e Infraestructuras por la que se derogan los títulos I a IV de la Orden de 3 de abril de 2002, por la que se desarrolla el Decreto 29/1993, de 11 de marzo, Reglamento de la ley de Carreteras de la Comunidad de Madrid
- Decreto 55/2012, BOCM de 22 de marzo de 2012, por el que se establece el régimen legal de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido
- Normas para redes de Abastecimiento de Agua de Canal Isabel II Versión 4 de 2001, vigente desde el 22 de enero de 2022, apartado V, punto 8, régimen relativo a las Bandas de Infraestructuras de Agua (BIA) y Franjas de Protección (FP)
- Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y la Biodiversidad
- Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes
- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental
- Ley 2/1991, de 14 de febrero, para la Protección de la Fauna y Flora Silvestre en la Comunidad de Madrid
- Ley 16/1995, de 4 de mayo, Forestal y de Protección de la Naturaleza de la Comunidad de Madrid
- Ley 8/2012, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas
- Ley 4/2014, de 22 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas
- Ley 9/2015, de 28 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas
- Ley 11/2022, de 21 de diciembre, de Medidas Urgentes para el Impulso de la Actividad Económica y la Modernización de la Administración de la Comunidad de Madrid
- Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas
- Orden TED/339/2023, de 30 de marzo, por la que se modifica el anexo del Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas, y el anexo del Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo Español de Especies Exóticas Invasoras
- Decreto 18/1992, de 26 de marzo, por el que se aprueba el Catálogo Regional de Especies Amenazadas de Fauna y Flora Silvestre y se crea la Categoría de Árboles Singulares
- Decreto 59/2017, de 6 de junio, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Plan Especial de

- Protección Civil de Emergencia por Incendios Forestales en la Comunidad de Madrid (INFOMA)
- Ley 11/2022, de 28 de junio, General de Telecomunicaciones, en las normas reglamentarias aprobadas en materia de telecomunicaciones, y a los límites en los niveles de emisión radioeléctrica tolerable fijados por el Estado mediante Real Decreto 1066/2001, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el reglamento que establece las condiciones de protección del dominio público radioeléctrico, restricciones a las emisiones radioeléctricas y medidas de protección sanitaria frente a emisiones radioeléctricas, el cual ha sido modificado por el Real Decreto 123/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre el uso del dominio público radioeléctrico.
- Hasta la aprobación del Real Decreto de la disposición adicional decimotercera de la Ley 11/2022, pueden usarse como referencia las 7 normas UNE aprobadas por el Comité Técnico de Normalización 133 (Telecomunicaciones) de la Asociación Española de Normalización (UNE):
 - o UNE 133100-1:2021 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones
 - o UNE 133100-2:2021 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones
 - o UNE 133100-3:2021 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones
 - o UNE 133100-4:2021 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones
 - o UNE 133100-5:2021 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones
 - o UNE 133100-6:2024 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones
 - o UNE 133100-7:2024 Infraestructuras para redes de telecomunicaciones

1.8.2. Especificaciones de proyecto

En el Anexo VI del Bloque I se incluye la información resumida del proyecto técnico que afecta a vía pública y es objeto de este Plan Especial, estando localizado en el ámbito norte, así como de los principales planos de detalle correspondientes. La información contenida en el citado anexo se corresponde con la de un Proyecto, que deberá ser perfeccionado, adecuándose a las condiciones que para Aprobación Definitiva se establezcan en el Plan Especial, antes de la obtención de la Licencia de construcción. Por tanto, puede haber contradicciones con las mediciones que figuran en los Proyectos, y las aportadas en planos o memorias del Plan Especial, prevaleciendo estas últimas.

En el caso del ámbito sur, dado que el proyecto de las actuaciones a realizar está recogido en el Grupo 7 b) "Proyectos de urbanizaciones, incluida la construcción de centros comerciales y aparcamientos" del Anexo II de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, debe

someterse a Evaluación de Impacto Ambiental Simplificada (art. 7.2). En consecuencia, se deberá presentar en el órgano sustantivo (Ayuntamiento de Patones), junto con la documentación exigida por la legislación sectorial, una solicitud de inicio de Evaluación Ambiental Simplificada, acompañada de un documento ambiental con el contenido establecido en el artículo 45 de la Ley 21/2013 antes mencionada.

1.8.3. Normas de urbanización

Los proyectos que desarrollen los ámbitos del Plan Especial deberán seguir las normas específicas que se describen en el *Bloque III. Documentación Normativa, Volumen II. Normativa urbanística*.

1.9. INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS URBANOS

1.9.1. Estructura viaria

Alineaciones y rasantes

En el Plan Especial se modificará el viario en el ámbito norte, al incluir en el proyecto de mejora de accesos una rotonda y una zona peatonal que incluye la parada del microbús lanzadera. En el caso del aparcamiento del ámbito sur contará como un espacio que forma parte de la red viaria con dotación de aparcamiento.

El plano O.04 establece el viario, alineaciones y rasantes.

1.9.2. Infraestructuras básicas y servicios urbanos

Conforme a las modificaciones y proyectos propuestos, en el marco de este Plan Especial, la infraestructura básica y los servicios urbanos son modificados y/o extendidos en el caso en el que el proyecto lo requiriera para un funcionamiento correcto.

En el ámbito norte no se plantea la extensión ni de la red de abastecimiento ni de la de saneamiento debido a que la funcionalidad del proyecto no lo requiere. En la modificación de la vía se propone un drenaje superficial de calzada existente en los dos ámbitos. En cuanto al alumbrado público, aunque un gran tramo está actualmente cubierto por este, al sur de este ámbito norte esta red se corta por lo que se propone la extensión del mismo para garantizar seguridad y evitar accidentes. En los proyectos de mejora de accesos, además, dispondrán de conexión a la red eléctrica. Asimismo, no se plantea la extensión de las redes públicas de comunicaciones electrónicas.

PLAN ESPECIAL DE APARCAMIENTOS Y MEJORA DE ACCESOS PARA EL
FOMENTO DE LA SOSTENIBILIDAD TURÍSTICA DE PATONES (MADRID)
BLOQUE III. VOLUMEN I. MEMORIA DE ORDENACIÓN

En el ámbito sur deberá realizarse una prolongación de las redes de abastecimiento de agua y de saneamiento, y el proyecto también contemplará la dotación de alumbrado público y de redes públicas de comunicaciones electrónicas del área. Igualmente los proyectos tendrán en cuenta todos los requisitos técnicos que se indican en la normativa urbanística.

En Madrid, junio de 2025



Alexandra Delgado Jiménez
AD ARQUITECTURA URBANA

CAPÍTULO 2. PROGRAMA DE EJECUCIÓN Y ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

2.1. PROGRAMA DE EJECUCIÓN

Se estima una duración de los trabajos de construcción de la totalidad de los proyectos que derivan de él (rotonda en M-912 y aparcamiento disuasorio y equipamientos y servicios) de **32 meses, en total, hasta diciembre de 2026**, en relación con el periodo de la subvención que parte de los mismos ha recibido (Bloque I, Anexo II). Estos plazos se deben a que existen muchas obras o instalaciones asociadas a los mismos espacios o actuaciones, no a que las obras tengan esa duración total ininterrumpida. Igualmente en el caso de los equipamientos y servicios del ámbito sur su inicio y desarrollo depende de la existencia de financiación.

Respecto a algunos proyectos específicos los plazos temporales son inferiores, tal y como siguen:

- ÁMBITO NORTE (ROTONDA): PROYECTO DE EJECUCIÓN PARA MEJORA DE ACCESO A PATONES DE ARRIBA CARRETERA M-912. Km 2+015 al Km 2+125. PATONES DE ARRIBA (MADRID) – FECHA 2024/01/24: **4 meses.**

2.2. ESTUDIO ECONÓMICO Y FINANCIERO

A continuación se realiza un cálculo de los costes es que pueden suponer *grosso modo* los proyectos que se derivan del presente Plan Especial de Aparcamientos y Mejora de Accesos para el fomento de la Sostenibilidad Turística de Patones (Madrid).

Este estudio se centra en los costes indicados en el siguiente apartado, pero cabe destacar que son meramente orientativos, al no estar aprobados los proyectos específicos. Están calculados *grosso modo*, por lo que cualquier liquidación que se efectúe con base en ellos tendrá carácter provisional. Es cometido del cada proyecto en su versión final definir los costes con mayor nivel de precisión y detalle.

Cabe destacar que no se ha considerado la pérdida patrimonial del Ayuntamiento por destinar parcelas municipales para el desarrollo del aparcamiento disuasorio porque no conllevan pérdida de aprovechamiento urbanístico del patrimonio municipal. Y porque la valoración a realizar para obtener otros suelos sería urbanística o expropiatoria y se obtendría un valor igual o menor que si se hiciera una expropiación a particulares, en suelos de similares características. Y se indica que igual o menor, porque cuando se hace una expropiación el valor de los bienes sería igual a los del Ayuntamiento (por superficie y ubicación, ya que se valorarían bajo la misma legislación el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana y el Real Decreto 1492/2011, de valoraciones de la Ley de Suelo), pero existe un 5% de premio de afección, que de ejecutarse, haría más lesiva para las arcas públicas esta situación. El 5 %

del premio de afección se incluye siempre como última partida de las hojas de aprecio de los propietarios y de la Administración o de la valoración practicada por el jurado, y se calcula exclusivamente sobre el importe final del justiprecio de los bienes o derechos expropiables, que en este caso sería el suelo.

La aportación de fincas del patrimonio municipal de suelo permite la no afección a terceros de una manera directa. Además, de no ser así, esto supondría un proceso largo de gestión, con los costes de gestión asociados, lo que supone un coste de oportunidad en la actual situación derivada de la presión turística que padece el municipio cuando esta puede tornarse en oportunidad social, ambiental y económica con este Plan Especial. Es decir, de no realizarse el Plan Especial, esto supondría un importante coste de oportunidad para el Ayuntamiento de Patones y el conjunto de los vecinos y turistas, lo que supone un perjuicio para los estándares de calidad que deben buscar siempre la excelencia de la Comunidad de Madrid. Y es más, habiendo obtenido la subvención citada (Bloque I, Anexo II) y las que están en curso (Bloque I, Anexo III), la no aprobación de este Plan Especial, y no ejecución de los proyectos que de él se derivan, conllevaría un gran coste de oportunidad, además de la pérdida de competitividad asociada.

2.2.1 Valoración de las obras

El presupuesto de cada proyecto se desglosa en las diversas partidas de ejecución de las obras, según su naturaleza, además de Gestión de Residuos, Seguridad y Salud. Se incluyen también los gastos asociados. Se establece, cuando se tienen datos de acciones ambientales específicas, el coste de las mismas. Se indica a continuación una estimación de coste de ejecución de la infraestructura que deriva del PE, correspondientes al aparcamiento disuasorio, rotonda y mejora de accesos a la M-912.

2.2.2 Estimación de los costes del Plan Especial

Valoración y cuantificación de las actuaciones

a) Obtención del suelo

No existe coste asociado a tal fin en la definición de los proyectos ya que no es necesaria la ocupación ni expropiación de los suelos debido a que se realiza sobre suelos públicos.

b) Ejecución de las actuaciones

ÁMBITO NORTE	
PROYECTO DE EJECUCIÓN PARA MEJORA DE ACCESO A PATONES DE ARRIBA	
CARRETERA M-912. Km 2+015 al Km 2+125. PATONES DE ARRIBA (MADRID)	
Importe de la obra	
Ref.	Descripción
	Presupuesto (€)

PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA	292.199,51
Importe de gastos asociados	
Proyecto, ESS, DO y CSS IVA incluido	18.129,94
TOTAL OBRA Y GASTOS ASOCIADOS ÁMBITO NORTE	310.329,45

Tabla 3. Valoración de la ejecución de las actuaciones del ámbito norte: obra y gastos asociados

ÁMBITO SUR		
APARCAMIENTO DISUASORIO JUNTO A CALLE ARZOBISPO BALTASAR MOSCOSO		
PATONES DE ABAJO (MADRID)		
Importe de la obra		
Ref.	Descripción	Presupuesto (€)
	PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA	751.000,00
Importe de gastos asociados		
	Proyecto, ESS, DO y CSS IVA incluido	52.570,00
TOTAL OBRA Y GASTOS ASOCIADOS ÁMBITO SUR		805.357,00

Tabla 4. Valoración de la ejecución de las actuaciones del ámbito sur en cuanto a aparcamiento disuasorio: obra y gastos asociados

ÁMBITO SUR		
EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS JUNTO A CALLE ARZOBISPO BALTASAR MOSCOSO		
PATONES DE ABAJO (MADRID)		
Importe de la obra		
Ref.	Descripción	Presupuesto (€)
	PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN POR CONTRATA	3.685.000,00
Importe de gastos asociados		
	Proyecto, ESS, DO y CSS IVA incluido	257.950,00
TOTAL OBRA Y GASTOS ASOCIADOS ÁMBITO SUR		3.942.950,00

Tabla 5. Valoración de la ejecución de las actuaciones del ámbito sur en cuanto a equipamientos y servicios: obra y gastos asociados.

Nota: Valoración económica con los Costes de Referencia de la Edificación de la Comunidad de Madrid, valores medios, disponible en: https://gestiona.comunidad.madrid/cred_inter/indexCred.jsf.

c) Coste total de las actuaciones

Las actuaciones previstas en el Plan Especial suponen una inversión de 5.058.636,45 € de los cuales 805.357,00 €, 15,92%, ya tienen concedida la subvención (Bloque I, Anexo II) y el resto está a la espera del PROGRAMA DE INVERSIÓN REGIONAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID PARA EL

PERÍODO 2022-2026 (Bloque I, Anexo VIII), en el caso del ámbito norte, y de la solicitud de esa subvención del PIR u otra asociada para el uso de equipamientos y servicios.

ESTIMACIÓN COSTES DEL PLAN ESPECIAL	5.058.636,45 €
TOTAL ÁMBITO NORTE	310.329,45 €
TOTAL ÁMBITO SUR – APARCAMIENTO DISUASORIO	805.357,00 €
TOTAL ÁMBITO SUR – EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS	3.942.950,00 €

Tabla 6. Coste total de las actuaciones: estimación costes del Plan Especial

2.2.3 Financiación

La financiación de los proyectos que derivan de este PE es pública en su totalidad, y se financia mediante la subvención obtenida (Bloque I, Anexo II) y otras pendientes de resolver del PROGRAMA DE INVERSIÓN REGIONAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID PARA EL PERÍODO 2022-2026 (Bloque I, Anexo VIII). En el caso del uso de equipamientos y servicios se buscará financiación a través del citado Programa de Inversión Regional u otro que permita cubrir la necesidad de equipamientos y servicios del municipio de Patones.

2.3. SISTEMA DE EJECUCIÓN

El presente Plan Especial no requiere para su implementación de ningún tipo de sistema de gestión del suelo, habilitando las diferentes actuaciones mediante la aportación de la justificación de la disponibilidad de los terrenos en los que vayan a actuar por cualquiera de los medios previstos en la legislación civil o, en caso de alteraciones futuras, acudiendo a los modos públicos de obtención.

Para la ejecución de las infraestructuras se requiere (al margen de las autorizaciones administrativas pertinentes):

TOTAL OBRAS Y GASTOS ASOCIADOS	5.058.636,45 €
TOTAL ÁMBITO NORTE	310.329,45 €
TOTAL ÁMBITO SUR – APARCAMIENTO DISUASORIO	805.357,00 €
TOTAL ÁMBITO SUR – EQUIPAMIENTOS Y SERVICIOS	3.942.950,00 €

Tabla 7. Valoración de la ejecución de las actuaciones: obra y gastos asociados

Nota: La obra y gastos asociados del aparcamiento disuasorio del ámbito sur que asciende a 805.357,00 € forma parte de la subvención directa concedida (1.995.500€) para la ejecución de su “Plan de sostenibilidad turística en destino” que forma parte del correspondiente “Plan Territorial de la Comunidad de Madrid 2023”, a cargo del Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia (Fondos de la Unión Europea-Next Generation EU).

- La aprobación del presente PE;

- La autorización de la Comunidad de Madrid, en el caso de los proyectos de mejora de accesos que afecten a la M-912 (Bloque I, Anexo VII);
- Tramitación municipal en el caso del parking disuasorio y el uso de equipamientos y servicios.

CAPÍTULO 3. MEMORIA DE IMPACTO NORMATIVO

3.1. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO

El análisis del impacto normativo en las materias de referencia, y específicamente del impacto de género, en el planeamiento urbanístico, exige partir de un concepto que no se encuentra expresamente recogido en ninguna Ley ni ha sido objeto de desarrollo reglamentario. Se hace necesario recurrir a otras fuentes conceptuales para definir el contenido del impacto.

Por una parte, la doctrina jurisprudencial que, de forma indirecta, se ha encargado de acotar ese concepto: En la STS de 27.10.16 se afirma "*Impacto de género se considera cuando, no existiendo desigualdades de partida en relación con la igualdad de oportunidades y de trato entre mujeres y hombres, no se prevea modificación alguna de esta situación.*"

La STSJ de 18.04.17 destaca la importancia que tiene que el planificador analice el impacto de género que los instrumentos de ordenación pueden originar al regular la ubicación y características de las redes generales y locales en conexión con centros docentes, equipamientos, transporte y movilidad o una u otra tipología edificatoria, así como al regular la ubicación, proximidad y accesibilidad de espacios libres, zonas verdes y parques públicos, "*todo ello considerando una realidad social, en deseable pero lento cambio y evolución, que en no pocas ocasiones aún muestra que, en determinadas zonas urbanas, es la población femenina la que sigue mayoritariamente asumiendo el cuidado y atención de menores, ancianos y personas discapacitadas, la que conduce para llevar a los hijos al colegio, la que accede mayoritariamente a los centros comerciales y/o grandes superficies para garantizar el suministro y atención de las necesidades básicas de la familia, o, incluso, la que acude prácticamente a diario con menores (propios o entregados a su cuidado, como una de las tareas que, contractualmente, desempeña al servicio del hogar familiar) a parques infantiles cuya proximidad y accesibilidad se revela necesaria para poder conciliar el resto de los quehaceres domésticos, que, también mayoritariamente, sigue todavía teniendo la mujer que atender en solitario*".

Por otra parte, diversas instituciones científicas o administrativas han ido abordando en estudios específicos, los criterios para la efectiva incorporación de la perspectiva de género al planeamiento urbanístico:

- i. Que se conciba el urbanismo como una herramienta de intervención pública para corregir desigualdades (urbanismo volcado a los vecinos).

- ii. Que los municipios den cabida y espacio para la mayor parte de los grupos sociales (niños, jóvenes, mayores, personas con problemas de movilidad o discapacidad), reconociendo las necesidades específicas de cada colectivo.
- iii. Que el espacio contribuya a acoger y promover la transformación social, prestando atención a la escala cercana, posibilitando el funcionamiento de estos espacios para conseguir la autonomía dentro de los mismos, creando condiciones de seguridad y calidad del espacio.
- iv. Que se genere bienestar social a través de los equipamientos, localizándolos cerca del continuo urbano de forma que se pueda acceder a los mismos tanto en vehículo privado como público, garantizando una oferta pública de calidad y de proximidad para los servicios básicos: educación, sanidad, deporte, ocio y cultura.

Resulta por tanto un aspecto clave para la evaluación del impacto en el marco del planeamiento urbanístico el espacio urbano, con especial atención a la accesibilidad y la seguridad en los espacios públicos de los municipios. El Plan Especial tiene entre sus objetivos el acceso seguro por parte de la población a los cascos urbanos, Patones de Arriba y, de Abajo, con una mejora de las previsiones del planeamiento para el fomento de la sostenibilidad turística, y en definitiva, de la sostenibilidad de municipio.

3.1.1. Análisis de impacto

i. Lenguaje inclusivo

Durante la tramitación, se ha tenido en cuenta la *Guía para la utilización de un lenguaje inclusivo y no sexista* publicada por el Ayuntamiento de Madrid, para evitar sesgos sexistas en los documentos elaborados por la administración.

ii. Ordenación de los aparcamientos y mejora de accesos

El Plan Especial contribuye a la mejora del sistema de la red pública viaria y de los servicios que promueven la sostenibilidad turística en cuanto al acceso efectivo por parte de la población a los núcleos urbanos con una ordenación que asegure la seguridad de los usuarios más vulnerables.

Los aparcamientos se distribuyen de forma cercana a la trama urbana, de tal forma que ambos usos se beneficien de un ritmo de actividad continua que dota al entorno de condiciones de seguridad.

Todos los aparcamientos se localizan accesibles por recorridos urbanos seguros y en proximidad con las redes de tránsito peatonal, favoreciendo también el servicio al deporte y la vida saludable con el servicio de aparcamiento en una mayor proximidad a la Senda Ecológica del Barranco.



Figura 1. Senda Ecológica del Barranco. Fuente: <https://sierranorte.com/senda-barranco-patones>

Los aparcamientos dispondrán de iluminación adecuada y de vigilancia natural, incluso en los períodos nocturnos.

En el Plan Especial se ponen en valor los aparcamientos, así como se mejoran los accesos, y se propicia su contacto y visibilidad desde la trama urbana existente y desde la proyectada. Esta distribución supone una importante contribución a la mejora de la funcionalidad de la red de aparcamientos al servicio del tránsito peatonal y de la integración de la naturaleza por los criterios de naturalización introducidos.

3.1.2. Conclusiones

En el análisis del impacto por razón de género del Plan Especial se ha tenido en cuenta lo establecido en la Ley 30/2003 de 22 de marzo sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas que elabore el gobierno, en la Ley Orgánica 3/2007, para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres y en el artículo 45 de la Ley 2/2016, de 29 de marzo, de Identidad y Expresión de Género e Igualdad de Género y No Discriminación de la Comunidad de Madrid.

Este Plan Especial no contiene determinaciones que incidan directamente en la materia de género en los términos recogidos en la Ley Orgánica 3/2007 de 22 de marzo de Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres.

No contiene determinaciones que supongan un impacto negativo en las materias reguladas en la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero de Protección Jurídica del Menor.

No contiene determinaciones que supongan un impacto negativo en la familia en los términos recogidos en la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas.

Tampoco contiene determinaciones que supongan un impacto negativo en las materias en la Ley 6/1995, de 28 de marzo, de Garantías de los Derechos de la Infancia y la Adolescencia en la Comunidad de Madrid.

Durante, su redacción y tramitación se ha mantenido un lenguaje inclusivo y no sexista. Por tanto, se considera que la propuesta supone un impacto positivo en materia de igualdad de género.

3.2. IMPACTO POR RAZÓN DE ORIENTACIÓN SEXUAL

La Ley 3/2016, de 22 de julio, de Protección Integral contra la LGTBIfobia y la Discriminación por Razón de Orientación e Identidad Sexual en la Comunidad de Madrid, establece una serie de medidas en materia de no discriminación por razón de orientación e identidad sexual o por expresión de género.

Estas medidas se engloban en los siguientes ámbitos:

- Ámbito social
- Ámbito policial y de la justicia
- Ámbito de la administración
- Apoyo y reconocimiento institucional
- Apoyo en el ámbito rural
- Centro de documentación y memoria histórica LGTBI
- Políticas en el ámbito de la juventud
- Garantía estadística
- Ámbito familiar
- Ámbito educativo
- Ámbito de la salud
- Ámbito laboral
- Ámbito ocio, cultura, turismo y deporte
- Derecho de admisión

- Ámbito de la inmigración y la cooperación internacional al desarrollo

Dentro del ámbito de la administración, se establece la necesidad de someter a evaluación de impacto sobre orientación todas las disposiciones legales o reglamentarias de la Comunidad de Madrid y deberán contar con el preceptivo informe sobre su impacto por razón de orientación sexual e identidad de género.

El marco de competencias para el Plan Especial no incluye la actuación sobre los ámbitos en los que la Ley establece medidas de no discriminación y su valoración se realiza basándose en los principios del urbanismo inclusivo, que pasan por las valoraciones que ya se han llevado a cabo respecto del impacto de género.

Los objetivos de planificación del Plan Especial no suponen discriminación alguna para los vecinos y turistas por su orientación sexual, identidad o expresión de género, ya que estas mejoras benefician a todos los colectivos sociales.

Las actuaciones propuestas de aparcamientos y mejora de accesos para el fomento de sostenibilidad turística en Patones de Abajo constituyen un incremento de la calidad de vida para toda la población del municipio, sin distinción por su orientación sexual.

Por lo tanto, puede afirmarse que la presente disposición normativa no supone merma alguna en la garantía de protección de toda persona a no ser discriminada por razón de su orientación sexual o identidad y/o expresión de género, ya que las propuestas contenidas en el Plan Especial se conciben como aspectos universales.

Se considera por tanto que el Plan Especial supone un impacto positivo en materia de discriminación por razón de orientación sexual, identidad o expresión de género.

3.3. IMPACTO EN LA INFANCIA Y LA ADOLESCENCIA

El impacto sobre la infancia, la adolescencia y la familia queda regulado por la Ley 26/2015, de 28 de junio de modificación del sistema de protección a la infancia y la adolescencia y por el artículo 22 de la Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero, de Protección Jurídica del Menor.

La Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, establece en su disposición adicional décima que *"las memorias del análisis de impacto normativo que deben*

acompañar a los anteproyectos de Ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la familia".

La Ley Orgánica 1/1996, de 15 de enero de Protección Jurídica del Menor, regula el Impacto de las normas en la infancia y en la adolescencia en su artículo 22 prescribiendo que "*las memorias de análisis de impacto normativo que deben acompañar a los anteproyectos de Ley y a los proyectos de reglamentos incluirán el impacto de la normativa en la infancia y en la adolescencia*".

La ley 6/1995, de 28 de marzo, de Garantías de los Derechos de la Infancia y la Adolescencia en la Comunidad de Madrid, regula las actuaciones administrativas en su artículo 22, citando expresamente los planes urbanísticos y relacionando su contenido con la accesibilidad en el espacio público:

Por su parte las Administraciones de la Comunidad de Madrid deben velar por:

- a) Que los planes urbanísticos o normas subsidiarias contemplen las reservas de suelo necesarias para usos infantiles y equipamientos para la infancia y la adolescencia, de modo que las necesidades específicas de los menores se tengan en cuenta en la concepción del espacio urbano.
- b) La peatonalización de los lugares circundantes a los centros escolares u otros de frecuente uso infantil, garantizándose el acceso sin peligro los mismos.
- c) Disponer de espacios diferenciados para el uso infantil y de adolescentes en los espacios públicos, a los que se dotara de mobiliario urbano adaptado a las necesidades de uso con especial garantía de sus condiciones de seguridad.
- d) La toma en consideración de las dificultades de movilidad de los menores discapacitados, mediante la eliminación de barreras arquitectónicas en las nuevas construcciones y la adaptación de las antiguas, según la legislación vigente.

El Plan Especial no supone merma alguna en la garantía de protección del menor, ni de la familia.

El Plan Especial supone una mejora en la dotación para la infancia y la adolescencia, tanto en el acceso a los cascos urbanos como en el aparcamiento cercano a los mismos, y la existencia de dotaciones de información que permitan en su conjunto la mejora de la sostenibilidad turística.

En consecuencia, puede considerarse el Plan Especial supone un impacto positivo sobre la infancia, adolescencia y familia.

3.4. JUSTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO SOBRE ACCESIBILIDAD UNIVERSAL

El Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, prevé en su artículo 34. "Otras medidas públicas de accesibilidad" lo siguiente:

"3. Además, las administraciones competentes en materia de urbanismo deberán considerar, y en su caso incluir, la necesidad de esas adaptaciones anticipadas, en los planes municipales de ordenación urbana que formulen o aprueben.

4. Los ayuntamientos deberán prever planes municipales de actuación, al objeto de adaptar las vías públicas, parques y jardines, a las normas aprobadas con carácter general, viniendo obligados a destinar un porcentaje de su presupuesto a dichos fines."

En la Comunidad, la Disposición Adicional décima de la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas de la Comunidad de Madrid, regula sobre el contenido y objeto de los planes urbanísticos:

"1. Los planes generales de ordenación urbana, las normas subsidiarias y demás instrumentos de planeamiento y ejecución que los desarrollan, así como los proyectos de urbanización y de obras ordinarias, garantizarán la accesibilidad, y no serán aprobados si no se observan las determinaciones y los criterios varios establecidos en la presente Ley y en los reglamentos correspondientes."

Igualmente es necesario tener en cuenta la Disposición Adicional Décima de la Ley 8/1993, de 22 de junio, de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, el Decreto 13/2007 de la Comunidad de Madrid, de 15 de marzo, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba el Reglamento Técnico de Desarrollo en Materia de Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras Arquitectónicas, la publicación posterior de la "Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados", con aplicación en todo el ámbito nacional y el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.

Según lo dispuesto en las citadas normativas las garantías de accesibilidad se basan en dos conceptos:

- Accesibilidad universal: Es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser

comprendibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

- Diseño universal: o diseño para todas las personas, que puedan ser utilizados en la mayor extensión posible, sin necesidad de adaptación ni diseño especializado.

Por sus contenidos, el Plan Especial tiene efectos positivos sobre la accesibilidad universal, ya que permite una mejora notable de los accesos y la conexión peatonal al ubicar los aparcamientos junto al núcleo urbano.

Se incluyen las condiciones específicas en el Bloque III. Volumen II. Normativa Urbanística.

CAPÍTULO 4. SOSTENIBILIDAD Y VIABILIDAD DE LA ACTUACIÓN

4.1. VIABILIDAD ECONÓMICA Y FINANCIERA Y PLAN DE ETAPAS

La garantía de la viabilidad económica y financiera de la iniciativa se justifica en el Capítulo 2 Programación de ejecución y Estudio Económico Financiero de este documento. Se prevé la ejecución en **etapa única**, aunque la ejecución material de las distintas actuaciones que se enmarcan en el Plan Especial se realizará conforme a la aprobación de los proyectos que los desarrollan.

4.2. MEMORIA DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

4.2.1 Introducción

El Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana describe la Evaluación y seguimiento de la sostenibilidad del desarrollo urbano, y garantía de la viabilidad técnica y económica de las actuaciones sobre el medio urbano, introduciendo los conceptos de rentabilidad y sostenibilidad. Para ello, ha de contener entre sus documentos el presente instrumento de ordenación en relación con las actuaciones de transformación urbanística que contempla, tiene por finalidad ponderar el impacto de tales actuaciones en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias, la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como analizar la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

El apartado 4 de ese artículo 22 prescribe la necesidad de un informe o memoria de sostenibilidad económica como parte de la documentación en las actuaciones de transformación urbanística, el cual *“ponderará, en particular, el impacto de la actuación en las Haciendas Públicas afectadas por la implantación y el mantenimiento de las infraestructuras necesarias o la puesta en marcha y la prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos”*.

Si bien de la lectura del referido art. 22.4 se desprende que la obligatoriedad de redacción del Informe de sostenibilidad atañe únicamente a los instrumentos de planeamiento general y/o parcial de desarrollo de ámbitos o sectores, y en consecuencia no se considera estrictamente exigible la sostenibilidad económica para los documentos de planeamiento especial, se redacta este Informe de sostenibilidad económica a fin de comprobar que dicha actuación es económicamente viable para el municipio.

4.2.2 Objeto del informe

De esta forma, en este Informe de sostenibilidad económica, se describen las características básicas del Plan Especial de aparcamientos y mejora de accesos para el fomento de la sostenibilidad turística de Patones, que incluye la mejora de accesos y aparcamiento disuasorio y equipamiento y servicios; y por otra parte, se realiza un análisis de los presupuestos municipales y finalmente se determina el impacto de la actuación urbanística sobre el presupuesto municipal.

Para ello se cuantifican los costes de mantenimiento por la puesta en marcha y la prestación de los servicios necesarios para atender el aparcamiento disuasorio y equipamientos y servicios previsto en el Plan Especial, así como el importe de los ingresos municipales derivados de los principales tributos locales, en función del aparcamiento disuasorio y la edificación potencial prevista, evaluados en función de los escenarios socioeconómicos previsibles hasta que se encuentren terminadas las edificaciones que la actuación comporta.

A tal efecto, se elabora el presente Informe de sostenibilidad económica que analiza la suficiencia de recursos para la financiación de las infraestructuras y servicios necesarios para los nuevos crecimientos urbanos, transcendiendo la fase de ejecución urbanizadora y ponderando el coste público del mantenimiento y conservación de las nuevas áreas una vez urbanizadas.

Por tanto, el Informe de sostenibilidad económica pondera el impacto de la actuación urbanizadora prevista por el Plan Especial, lo que considera principalmente el mantenimiento de las nuevas infraestructuras necesarias y la puesta en marcha y prestación de los nuevos servicios resultantes surgidos de los incrementos de población y actividad previstos. Igualmente, toma en consideración la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos.

El nuevo crecimiento susceptible de producir un impacto sobre la Hacienda Local a los efectos de este Informe se centra en el objeto de planeamiento especial que se refiere a la definición de nuevas redes públicas de infraestructuras destinadas al estacionamiento y mejora, ampliación o modificación de las existentes, con un nuevo aparcamiento disuasorio, y equipamientos y servicios. Específicamente se concreta en la creación de un aparcamiento disuasorio en Patones de Abajo y la mejora del acceso a Patones de Arriba sobre la M-912 en su llegada a este núcleo, que incluye la creación de una rotonda, la mejora de la actual parada del minibús y el tránsito peatonal seguro entre la Senda Ecológica del Barranco y el núcleo urbano, y los equipamientos y servicios junto al aparcamiento disuasorio. No se incluye valoración en este informe de sostenibilidad económica de las actuaciones que se enmarcan

en el ámbito norte, por ser de carácter supramunicipal y no recaer en el Ayuntamiento de Patones. Toda la valoración se hará sobre el ámbito sur, que es una red de carácter general y cuyo impacto recae en la Hacienda Local, tanto el aparcamiento disuasorio como el uso de equipamientos y servicios. Completa la sistemática de la formulación del examen de sostenibilidad económica la Guía Metodología para la redacción de los informes de sostenibilidad económica del Ministerio de Vivienda y Agenda urbana, en la que se detallan, las operaciones, fórmulas y cálculos a llevar a cabo para elaborar correctamente este informe.

4.2.3 Plan Especial de Mejora de Accesos para La Sostenibilidad Turística

DETERMINACIONES DEL PLANEAMIENTO

DESCRIPCIÓN

La redacción de este Plan Especial tiene como objetivo desarrollar las actuaciones previstas en el Plan de Sostenibilidad Turística de Patones que para su ejecución en materia de movilidad requiere de clasificación, calificación y ordenación del territorio, a la vez que la mejora de los equipamientos y servicios derivados de las necesidades de la población.

El Plan de Sostenibilidad Turística ha sido subvencionado conforme a lo dispuesto en la Orden 629/2024, de 2 de abril, de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Comunidad de Madrid, por su idoneidad para integrar el turismo en Patones sin menoscabo de la calidad de vida. La puesta en marcha del Plan de Sostenibilidad Turística necesita actuaciones en su territorio y repercute a su vez en la mejora del mismo.

El Plan de Sostenibilidad Turística busca equilibrar y controlar una problemática que ha afectado al municipio y a sus habitantes durante muchos años: el tráfico incontrolable durante los fines de semana, causado por el turismo masivo con destino en Patones de Arriba, uno de los círculos urbanos del municipio. Este fenómeno no solo congestionó las carreteras, sino que además no cuenta con una red de aparcamientos adecuada, generando descontento entre los vecinos y visitantes.

El Plan Especial tiene como propósito convertir a Patones en un destino con criterios de sostenibilidad turística, en concreto, dando respuesta a los problemas de flujo de visitantes y capacidad de aparcamiento. Asimismo, el Plan Especial busca alcanzar un punto de equilibrio o de sostenibilidad turística protegiendo y priorizando la calidad de vida de sus habitantes y el disfrute turístico y la actividad económica asociada, y poniendo en valor el paisaje, el medio ambiente y el patrimonio material e inmaterial que caracteriza a este municipio.

El objeto principal del presente Plan Especial es la transformación y mejora de la red de movilidad, lo que dará acogida al desarrollo posterior de diversos proyectos, y que se complementa y mejora con la ampliación de los equipamientos y servicios derivados de las necesidades de la población.

Por todo ello, el Plan Especial de Aparcamientos y Mejora de Accesos tiene como objetivo general dotar al municipio de una red de movilidad y de equipamientos y servicios adecuada a la nueva realidad turística y social, con una garantía entre el equilibrio entre el bienestar de los vecinos, la afluencia de visitantes, y la protección del entorno. Sus objetivos específicos son:

- La ordenación de los accesos a Patones de Arriba mediante intervenciones en la carretera M-912.
- La implantación de un aparcamiento disuasorio fuera del núcleo histórico que evite la entrada de vehículos a zonas sensibles.
- El fortalecimiento de la movilidad sostenible, especialmente del transporte colectivo y los recorridos peatonales.
- La integración paisajística y ambiental de las nuevas infraestructuras y equipamientos y servicios.
- La compatibilización del desarrollo turístico con el bienestar social de los vecinos y la conservación del patrimonio natural y cultural.
- La integración de equipamientos y servicios con criterios de sostenibilidad junto al casco urbano de Patones de Abajo, para dar una respuesta a las necesidades de los vecinos con efectos sinérgicos a la problemática actual en materia de red viaria.

Estos objetivos se resumen en:

- Establecer una reserva de suelo para redes públicas para:
 - o ordenar la red viaria para un acceso multimodal a Patones de Arriba que preserve sus valores patrimoniales y ambientales;
 - o ampliar la red de aparcamiento disuasorio y equipamientos y servicios que favorezca una mejor convivencia de los vecinos y los turistas.

Lo que permite la:

- **Creación de aparcamiento disuasorio y equipamiento y servicios en Patones de Abajo.** Esto evita el tráfico masivo de vehículos privados a Patones de Arriba que es un entorno vulnerable debido a sus características físicas y ambientales. La ubicación de equipamientos y servicios junto al aparcamiento disuasorio en Patones de Abajo supone una mejora de acceso a los mismos por parte de los vecinos y tiene una doble ventaja: presta vigilancia pasiva al aparcamiento en el borde urbano, y se beneficia porque el uso del aparcamiento le da servicio.
- **Mejora del acceso a Patones de Arriba.** Esta mejora sobre la M-912 en su llegada a este núcleo, incluye la creación de una rotonda que permita el paso y giro de microbuses, la mejora de la actual parada del minibús lanzadera que evita la subida de vehículos privados en días puntuales y el tránsito peatonal seguro entre la Senda Ecológica del Barranco y el núcleo urbano. Esta mejora repercute en un mejor servicio de emergencias, del camión de recogida de residuos y de acceso a fincas, entre ellas las de Canal de Isabel II.

Este Plan no se plantea como una actuación aislada, sino como parte del Plan de Sostenibilidad Turística del municipio, financiado parcialmente con fondos europeos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (Next Generation EU), en coordinación con el Plan Territorial de Sostenibilidad de la Comunidad de Madrid. Igualmente para su desarrollo podrá contar con otros fondos y financiación propia del Ayuntamiento de Patones.

RESERVAS DE SUELO

La afección del Plan Especial en relación con la titularidad del suelo es de distinta naturaleza. Cabe destacar que las propiedades afectadas por los proyectos a realizar para su consecución serán en su totalidad de titularidad pública (demanial, en el caso de la red viaria y caminos, y patrimonial en el resto) por lo que no se contemplan expropiaciones en su actual configuración. La totalidad de fincas que forman parte de este Plan Especial se describen gráficamente en las fichas catastrales ubicadas en Anexo IV, y se aportan la Relación de propietarios afectados en el Anexo XI, junto a las Certificaciones Catastrales y certificación registral. Las coordenadas UTM del ámbito del Plan Especial se refieren en el Anexo XII.

Las propiedades afectadas por los distintos elementos de la infraestructura que componen este Plan Especial en el municipio de Patones son las siguientes:

REFERENCIA CATASTRAL	SUPERFICIE EN PLAN ESPECIAL (m ²)	SUPERFICIE TOTAL DE PARCELA (m ²)	SUPERFICIE AFECTADA RESPECTO AL TOTAL%
<i>PLAN ESPECIAL</i>			
ÁMBITO NORTE			
28107A007007710000LJ	270,07	342,98	78,71%
28107A007007720000LJ	190,55	257,92	73,64%
28107A007007730000LE	80,04	205,68	38,83%
28107A007007740000LS	14,47	178,45	7,86%
28107A007010390000LS	51,40	856,73	6,06%
28107A006013530001BD	376,18	1.569	20%
28107A007013550000LX	236,99	2.973	7,93%
28107A007013550001BM			
TOTAL SIN VIARIO	1.220		
VIARIO			
28107A006090010000LY	779	11.763	6,62%
TOTAL ÁMBITO NORTE	1.999		
ÁMBITO SUR			
28107A007004600000LH	14.352	14.352	100,00%
TOTAL ÁMBITO SUR	14.352		
TOTAL	15.572		SIN VIARIO
TOTAL	16.351		CON VIARIO

Tabla 8. Parcelas afectadas por el Plan Especial

	TOTAL PARCELAS	TOTAL VIARIO	TOTAL ÁMBITO
ÁMBITO NORTE	1.220	779	1.999
ÁMBITO SUR	14.352	0	14.352
	15.572	779	16.351

Tabla 9. Ámbito del Plan Especial: parcelas y viario

La georreferenciación de los ámbitos queda reflejada en el Bloque III. Documento normativo.

APROVECHAMIENTO

Según la legislación urbanística, en este particular caso, no existe aprovechamiento urbanístico lucrativo alguno que corresponda al Ayuntamiento ya que se trata de la mejora de la red viaria, un aparcamiento

y un equipamiento municipal considerado como un **bien de servicio público** y, por tanto, de dominio público.

4.2.4 Evaluación Prevista de Desarrollo

Se prevé la ejecución en **etapa única**, aunque la ejecución material de los distintos tramos del ámbito norte se realizará conforme a la aprobación de los proyectos que los desarrollan. En el caso del ámbito sur, el aparcamiento disuasorio ya cuenta con el presupuesto para su ejecución, mientras que el uso de equipamientos y servicios necesitará de la obtención de financiación de manera previa a su desarrollo.

4.2.5 Hacienda pública

La Hacienda Pública afectada por la actuación es el Ayuntamiento de Patones, por ello se ha partido de la información de los presupuestos municipales a fin de obtener un diagnóstico real de la situación económica del municipio. Para ello se parte de los ingresos y gastos del año 2025.

INGRESOS

En el capítulo de ingresos, destacan como principales aportaciones a la Hacienda Municipal los siguientes ingresos:

Impuestos directos	1.059.000,00
Impuestos indirectos	10.000,00
Tasas y otros ingresos	268.500,00
Transferencias corrientes	1.207.100,00
Ingresos patrimoniales	61.000,00
Transferencias de capital	1.000,00
Pasivos financieros	0,00
TOTAL	2.606.600,00

Las partidas mayores de ingresos corresponden a impuestos directos y transferencias corrientes, con 1.059.000,00 € y 1.207.100,00 €, respectivamente.

La suma de estos conceptos asciende a 2.266.100,00 €, que representa un 86,94% del total.

Los ingresos por pago de tasas, precios públicos y otros ingresos suman 268.500,00 €, que representa un 10,30% del presupuesto.

GASTOS

En el capítulo de gastos, destacan como principales las siguientes partidas:

Personal	620.000,00
Bienes corrientes y servicios	630.500,00
Gastos financieros	5.000,00
Transferencias corrientes	1.154.100,00
Inversiones reales	197.000,00
Pasivos financieros	0,00
TOTAL	2.606.600,00

El capítulo de gastos se equilibra con el de ingresos, siendo las partidas de gastos más importantes del año 2025, las correspondientes a las inversiones reales con 197.000,00 € que representan un 7,55% del presupuesto, los gastos de personal con 620.000,00 € (23,78%), y los de bienes corrientes y servicios de 630.500,00 (24,18%).

Este Plan de Sostenibilidad Turística ha recibido mediante la Orden 629/2024, de 2 de abril, de la Consejería de Cultura, Turismo y Deporte de la Comunidad de Madrid (Anexo II) una subvención directa (1.995.500€) para la ejecución de su “Plan de sostenibilidad turística en destino” que forma parte del correspondiente “Plan Territorial de la Comunidad de Madrid 2023”, a cargo del Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia (Fondos de la Unión Europea-Next Generation EU). Igualmente, la mejora de la funcionalidad de la red de movilidad necesita el desarrollo del Proyecto de Ejecución para Mejora de Acceso a Patones de Arriba en la Carretera M-912. Km 2+015 al Km 2+125, Patones de Arriba (Anexo VI) que ha recibido la autorización administrativa (Anexo VII) y del cual se están recogiendo los respectivos informes sectoriales para su aprobación.

Este proyecto busca realizarse mediante un Programa de Inversión Regional, para el cual se está siguiendo el procedimiento requerido (Anexo VIII).

El Ayuntamiento de Patones está legitimado a la presentación de este Plan Especial en orden a su formulación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 56.1 de la LS 9/01.

ENDEUDAMIENTO

El Plan Especial no comportará gastos para la Hacienda Pública Local, dado que se ejecutará bajo subvenciones. En cuanto al equipamiento previsto en el ámbito sur, este se ejecutará conforme se consiga una financiación para su ejecución.

4.2.6 Análisis de Ingresos

En este apartado se enumera la composición de los ingresos liquidados y se expone su evolución a lo largo de un período de 10 años. La captación de recursos municipales en el Ayuntamiento de Patones, como en todos los municipios, se realiza por los siguientes capítulos:

- a. Los impuestos directos son aquellos que gravan personalmente al contribuyente y son satisfechos por estos de forma directa.
- b. Los impuestos indirectos son los que se pagan a través de una entidad o persona interpuesta que después lo repercuten como coste en el precio del producto.
- c. Las tasas y otros ingresos incluyen tanto las tasas, como las licencias y otros impuestos por sanciones o por la cantidad legal satisfecha por las compañías de servicios (electricidad, gas, etc.).
- d. Las transferencias corrientes son los ingresos que el municipio recibe de otras administraciones bien sea por la participación en tributos del Estado, en virtud de convenios con la Comunidad Autónoma, por la prestación delegada de determinados servicios, así como patrocinios, donaciones o convenios con entidades privadas.
- e. Los ingresos patrimoniales son los procedentes de la gestión del patrimonio público municipal como concesiones administrativas, beneficios de empresas públicas, intereses en cuentas, etc.
- f. La enajenación de inversiones reales son los ingresos por la venta de bienes patrimoniales.
- g. Las transferencias de capital equivalentes al Capítulo 4 pero referido a ingresos de capital que el Ayuntamiento recauda de otras administraciones para la construcción de edificios, viario, obras de infraestructura, etc.
- h. La variación de activos financieros son los remanentes de ingresos de ejercicios anteriores.
- i. La variación de pasivos financieros refleja lo que el Ayuntamiento espera ingresar por operaciones de crédito.

AÑO	TOTAL INGRESOS	%
2025	2.606.600,00	-26,55%
2024	3.548.800,00	15,11%
2023	3.083.000,00	11,98%
2022	2.753.100,00	4,87%
2021	2.625.200,00	4,44%
2020	2.513.700,00	2,49%
2019	2.452.600,00	1,47%
2018	2.417.100,00	3,92%
2017	2.326.000,00	10,34%
2016	2.108.090,00	2,75%

1.1. ANÁLISIS DE GASTOS

Del mismo modo que ocurre con los ingresos, los gastos municipales se estructuran en una serie de capítulos homogéneos para todos los municipios, los cuales se detallan a continuación:

- a. Los gastos del personal recogen todos los gastos de personal (laboral y funcionario), incluyendo los gastos asociados como seguridad social, formación y fondos sociales.
- b. Las compras corrientes incluyen los gastos por alquileres, suministros (electricidad, gas, carburante, etc.), así como los contratos por prestación de servicios como estudios y trabajos técnicos.
- c. Los gastos financieros incluyen los intereses por préstamos y los gastos bancarios.
- d. Las transferencias corrientes se refieren a las subvenciones que el Ayuntamiento otorga a entidades o particulares, así como las ayudas sociales y la cooperación al desarrollo.
- e. Las inversiones reales son los gastos del Ayuntamiento en adquisición de terrenos, edificaciones, equipamientos, maquinaria o mobiliario.
- f. Las transferencias de capital son las aportaciones que el Ayuntamiento realiza a empresas públicas, entidades o particulares para el desarrollo de inversiones reales.
- g. Los activos financieros constituyen los préstamos que la Hacienda Municipal realiza a entidades públicas, privadas o particulares.
- h. Los pasivos financieros corresponden a amortizaciones de préstamos y devoluciones de fianza.

AÑO	TOTAL INGRESOS	%
2025	2.606.600,00	-26,55%
2024	3.548.800,00	15,11%
2023	3.083.000,00	11,98%
2022	2.753.100,00	4,87%
2021	2.625.200,00	4,44%
2020	2.513.700,00	2,49%
2019	2.452.600,00	1,47%
2018	2.417.100,00	3,92%
2017	2.326.000,00	10,34%
2016	2.108.090,00	2,75%

2. IMPACTO SOBRE LA HACIENDA LOCAL

2.1. IMPACTO DE LA ACTUACIÓN SOBRE LOS INGRESOS MUNICIPALES

De acuerdo con la legislación urbanística vigente, en el caso del Plan Especial no se genera aprovechamiento urbanístico lucrativo alguno atribuible al Ayuntamiento, dado que la actuación se desarrolla sobre suelos destinados a redes públicas generales, aparcamiento disuasorio y equipamiento municipal, clasificados como bienes de dominio público y afectos a un servicio público.

En el ámbito norte, la mejora del acceso al núcleo urbano de Patones de Arriba, mediante la ejecución del proyecto de rotonda y la adecuación de caminos y conexiones peatonales, contribuirá significativamente a la reordenación del tráfico, la reducción de la congestión en los accesos, el refuerzo de la seguridad vial y la mejora de la conectividad peatonal entre el ámbito rural y el casco histórico. Esta intervención favorecerá además una integración más eficaz entre movilidad motorizada y no motorizada, reforzando la accesibilidad universal y el atractivo del destino para visitantes y residentes. En todo caso su mantenimiento no afectará a la Hacienda Local por su carácter supramunicipal.

En el ámbito sur, el aparcamiento disuasorio proyectado tendrá carácter íntegramente público, sin coste para los usuarios, por lo que no se prevén ingresos directos derivados de su explotación. Sin embargo, los beneficios derivados de esta actuación serán esencialmente indirectos y de naturaleza mixta: económica, social y ambiental. Entre ellos destacan:

- La mejora del orden y la funcionalidad de los accesos al municipio, especialmente en episodios de alta afluencia.
- El fomento del turismo sostenible al facilitar la llegada de visitantes sin saturar el núcleo urbano.

- El impulso al comercio local y a la economía de proximidad, al aumentar el tránsito peatonal y la permanencia de visitantes en el centro urbano.
- La reducción del tráfico interno y de la presión sobre el viario existente, con la consiguiente mejora de la seguridad vial y la calidad ambiental.
- El refuerzo de la cohesión social mediante el acceso universal y gratuito a una infraestructura de movilidad sostenible.

Este nuevo orden espacial y funcional repercutirá directamente en la calidad de vida de los residentes, al recuperar espacio público para el peatón, minimizar el impacto del vehículo privado y consolidar una imagen urbana más accesible, eficiente y orientada al bienestar ciudadano, especialmente de quienes viven en el municipio de Patones.

En el caso del uso de equipamientos y servicios, no se estipula a priori la existencia de tasa alguna para su uso por lo que no se tienen ingresos derivados de su explotación. Su desarrollo tiene efectos indirectos positivos de carácter económico, social y ambiental en el municipio.

4.2.7 Impacto de la Actuación sobre los Gastos Municipales

Los principales gastos asociados a la ejecución de este Plan Especial estarán cubiertos mediante la subvención directa de 1.995.500 €, destinada a la implementación del “Plan de Sostenibilidad Turística en Destino”, en el marco del “Plan Territorial de la Comunidad de Madrid 2023” y financiada a través del Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia. En consecuencia, no será necesario que el Ayuntamiento afronte inversiones significativas en infraestructuras y servicios urbanísticos básicos para su desarrollo. No obstante, el Ayuntamiento, directamente o mediante concesión administrativa, asumirá el mantenimiento posterior de las redes públicas generales (aparcamiento disuasorio y equipamientos y servicios) resultantes de la ejecución del nuevo desarrollo.

En relación con los servicios urbanísticos básicos, se prevé un impacto económico reducido en lo que respecta al suministro y mantenimiento de energía eléctrica, dado el escaso incremento previsto en la demanda de este servicio.

Por otro lado, no se han contemplado en este documento los costes derivados de eventuales expropiaciones para la obtención de suelos, ya que se ha optado por localizar las actuaciones en parcelas de titularidad pública. Por tanto, la afección sobre la Hacienda Local en este aspecto se considera mínima.

Finalmente, el único ámbito de uso público directamente gestionado por el Ayuntamiento, es el ámbito sur, y el aparcamiento disuasorio y el uso de equipamiento y servicios, conlleva un bajo coste de mantenimiento, ya que se utilizarán en parte recursos propios y se calcula un coste adicional aproximado anual de 43.000,00 €. Esta cifra es el resultado del coste de dos empleados (equipamiento y aparcamiento) a razón de 13.500 euros, 27.000 euros, y el coste del servicio de mantenimiento para el equipamiento y aparcamiento de 8.000 euros, respectivamente, lo que hace un total de mantenimiento de 16.000 euros. Estos costes serán parte de los gastos corrientes que representan un porcentaje pequeño (6,8% del presupuesto de gastos de Bienes corrientes y servicios 2025) y asumible dentro del presupuesto municipal. En principio no se establece una tasa de pago para el aparcamiento disuasorio y el uso de equipamiento y servicios, pero en caso de ser necesario para la sostenibilidad económica, en el futuro se podrá implementar. Además, su implantación contribuye a evitar costes de mayor impacto que podrían derivarse de soluciones alternativas, como el estacionamiento disperso en el municipio o la falta de equipamientos y servicios y el declive en la calidad de vida en el municipio que supone la inacción.

4.2.8 Conclusiones

Del análisis de la evolución de los distintos capítulos de ingresos y gastos municipales, se derivan las siguientes conclusiones principales:

- **Ausencia de aprovechamiento lucrativo directo:** La actuación se desarrolla sobre suelos de dominio público destinados a equipamiento municipal, por lo que no se genera aprovechamiento urbanístico lucrativo atribuible al Ayuntamiento, ni ingresos por licencias urbanísticas o impuestos asociados a la edificación.
- **Carácter gratuito del uso público:** El aparcamiento disuasorio y los equipamientos y servicios proyectados será íntegramente público y gratuito, lo que refuerza su función como infraestructura de servicio sin finalidad recaudatoria.
- **Incremento de ingresos indirectos municipales:** A pesar de la ausencia de ingresos directos, se prevé un retorno económico indirecto a través del impulso al turismo sostenible, el fomento del comercio local, la dinamización del tejido económico y la mejora de la imagen urbana, lo que puede traducirse en un incremento futuro de actividad económica e ingresos tributarios asociados.
- **Mejoras socioeconómicas y urbanas:** Puede afirmarse que los efectos sobre el medio socioeconómico serán positivos, puesto que este tipo de obras contribuyen a la creación

de puestos de trabajo durante la fase de construcción, y al desarrollo del municipio en su conjunto, en este caso, para el fomento de la sostenibilidad turística, lo que repercute también en la calidad de vida de los vecinos.

- **Financiación completa de la ejecución:** La totalidad de los gastos de ejecución del Plan Especial está cubierta en cuanto al aparcamiento disuasorio mediante una subvención directa existente de 1.995.500 €, procedente del Mecanismo de Recuperación, Transformación y Resiliencia, por lo que no se requiere inversión directa por parte del Ayuntamiento en esta fase. En el caso del uso de equipamientos y servicios se solicitará subvención que permitirá el inicio de su desarrollo cuando esté concedida.
- **Costes de mantenimiento bajos:** Los costes futuros derivados del mantenimiento del aparcamiento disuasorio y del conjunto de las redes públicas generados serán reducidos, dada la naturaleza y escala de la actuación, así como la limitada demanda de servicios urbanísticos adicionales (como el suministro eléctrico). Se utilizarán en parte recursos propios y se estima un coste anual de mantenimiento de 43.000,00 €, correspondiente a gastos corrientes que representan un pequeño porcentaje y asumible dentro del presupuesto municipal. En principio no se establece una tasa de pago para el aparcamiento disuasorio y el uso de equipamiento y servicios, pero en caso de ser necesario para la sostenibilidad económica en el futuro se podrá implementar. Además, este gasto se verá compensado indirectamente por el retorno económico asociado al incremento de la actividad turística, que repercute positivamente en la Hacienda Local a través del cobro de impuestos y otras figuras de recaudación municipal. Por otro lado, el mantenimiento del acceso al casco urbano de Patones de Arriba no será competencia del Ayuntamiento, por lo que los costes asociados a dicha infraestructura no recaerán sobre las arcas municipales.
- **Evita costes adicionales y posibles expropiaciones:** La actuación se desarrolla exclusivamente sobre parcelas de titularidad pública, lo que elimina la necesidad de afrontar procesos expropiatorios y mitiga cualquier impacto económico sobre la Hacienda Local.
- **Desarrollo por etapas con viabilidad inmediata:** El Plan Especial prevé una ejecución en una única etapa, con la posibilidad de edificar equipamientos y servicios complementarios en fases posteriores, condicionadas a la obtención de nueva financiación externa, lo que garantiza su flexibilidad y viabilidad operativa.

En conjunto, la actuación proyectada refleja una **sostenibilidad económica positiva**, al combinar financiación externa, bajo coste de mantenimiento, posibilidad de cobro de tasas específicas relativas al uso en el futuro, retorno indirecto en ingresos y beneficios económicos, ambientales y sociales significativos, sin comprometer el equilibrio financiero del Ayuntamiento.

4.3. SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

La sostenibilidad ambiental queda garantizada mediante el doble procedimiento de análisis y evaluación ambiental al que se somete este Plan Especial, el que acompaña a la autorización administrativa de los proyectos de mejora de accesos del ámbito norte, así como del futuro aparcamiento disuasorio del ámbito sur y el que acompaña al propio PE, cuyo organismo ambiental es la Dirección General de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid.

ÍNDICE DE ACRÓNIMOS

AAC	Autorización Administrativa de Construcción
AAP	Autorización Administrativa Previa
BOCM	Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid
CM	Comunidad de Madrid
DA	Documento de Alcance del Estudio Ambiental Estratégico
DAE	Declaración Ambiental Estratégica
EAE	Estudio Ambiental Estratégico
EsiA	Estudio de impacto ambiental
ETRS	Sistema de referencia Terrestre Europeo (European Terrestrial Reference System)
LEA	Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental
LSCM	Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid
NNSS	Normas Subsidiarias
PE	Plan Especial
RP 78	Real Decreto 2159/1978, de 23 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento para el desarrollo y aplicación de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana
TRLSRU	Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana

ANEXOS

ANEXO I. ESTUDIO DE MOVILIDAD Y FUNCIONAMIENTO

VOLUMEN II. NORMATIVA URBANÍSTICA

VOLUMEN III. PLANOS DE ORDENACIÓN