



PLAN ESPECIAL

MANZANA PARCELA I.C.3.

PLAN PARCIAL SECTOR AR NUEVO TRES CANTOS

TRES CANTOS (Madrid)

Julio·2mil11.

INDICE PLAN ESPECIAL

El objeto del presente Plan Especial es el de Modificar la Ordenación Pormenorizada que dicta el Plan Parcial denominado "Sector AR Nuevo Tres Cantos" para la parcela I.C.3.

Se organiza de la siguiente manera:

MEMORIA.

1. ANTECEDENTES.

- 1.1. OBJETO DEL PLAN ESPECIAL
- 1.2. AUTORES DEL PLAN ESPECIAL.
- 1.3. PROMOTOR DEL PLAN ESPECIAL.

2. MARCO LEGAL A CONSIDERAR.

3. JUSTIFICACION DE LA NECESIDAD DE LA REDACCION DE UN PLAN ESPECIAL

- 3.1. RAZONES PROGRAMATICAS DEL USO PRETENDIDO
- 3.2. RAZONES ESTRATEGICAS.
- 3.3. RAZONES URBANISTICAS.
- 3.4. CONCLUSION

4. OBJETIVOS DEL PLAN

- 4.1. MODIFICACION AREAS DE MOVIMIENTO MANZANA I.C.3.
- 4.2. SEGREGACION PARCELA I.C.3B
- 4.3. REPARTO EDIFICABILIDAD EN PARCELA I.C.3B

5. DESCRIPCION DE LA PROPUESTA DEL PLAN ESPECIAL.

- 5.1. AMBITO DEL PLAN ESPECIAL
- 5.2. ALINEACIONES.
- 5.3. RASANTES.
- 5.4. PARCELACIONES.
- 5.5. EDIFICABILIDAD.
- 5.6. ORDENACION DE VOLUMENES.
- 5.7. ACCESOS Y CIRCULACIONES.

6. ESTUDIO COMPARATIVO DE LA EDIFICABILIDAD RESULTANTE SEGÚN EL PLAN PARCIAL Y LAS OBTENIDAS EN EL PLAN ESPECIAL.

7. DETERMINACION DE LOS PARAMETROS URBANISTICOS EN LA FICHA DE LA MANZANA Y EN LAS PARCELAS RESULTANTES.

DOCUMENTACIÓN GRAFICA:

1. **PLANO DE SITUACION.**
2. **PLANO DE PARCELAS SEGÚN PLAN PARCIAL.**
3. **PLANO DE PARCELAS SEGÚN SEGREGACION.**
4. **PLANO DE PARCELAS SEGÚN PLAN ESPECIAL.**
5. **FICHA INDIVIDUALIZADA PARCELA RESULTANTE I.C.3A.**
6. **FICHA INDIVIDUALIZADA PARCELA RESULTANTE I.C.3B1.**
7. **FICHA INDIVIDUALIZADA PARCELA RESULTANTE I.C.3B2.**
8. **INCLUSION EN TRAMA URBANA.**
9. **COMPARATIVA PLAN PARCIAL PLAN ESPECIAL.**
10. **AFECCION DEL TRÁFICO EN PARCELA Y POLIGONO.**

El presente Plan Especial consta del conjunto de la memoria y los planos así descritos.

En Madrid, Julio de 2mil11

POR ATISAE.

Los ARQUITECTOS

D. Juan Antonio Cano Hernández

D. Manuel Cabanas García-Atance.
D. José Antonio Agudo Garrido.

1. ANTECEDENTES.

1.1 OBJETO DEL PLAN ESPECIAL

El objeto del presente Plan Especial es el de modificar la ordenación pormenorizada que dicta el Plan Parcial denominado "Sector AR Nuevo Tres Cantos" (aprobado el 16/02/2006) para la **Manzana I.C.3.**

La posibilidad de modificar esta ordenación a través de un Plan Especial viene referida en el Plan Parcial en su Art. 4.2. "*...condiciones podrán ser variadas mediante el pertinente Plan Especial (...) formulado de forma conjunta y unitaria por cada una de las Manzanas de Ordenación.*"

En este documento se desarrolla el Plan Especial como figura del Planeamiento, y se justifican las razones que han llevado a su redacción así como la necesidad de introducir esta figura como elemento que desarrolle el Plan Parcial para el ámbito concreto.

1.2. AUTORES DEL PLAN ESPECIAL.

El presente Plan Especial ha sido redactado por D. Manuel Cabanas García-Atance y D. José Antonio Agudo Garrido, Arquitectos Colegiados del C.O.A.M. con los nº: 13.518 y 16.598 respectivamente.

1.3. PROMOTOR DEL PLAN ESPECIAL.

La Entidad Comercial ATISAE (Asistencia Técnica Industrial S.A.E.) como Propietaria del 50% de la Manzana en cuestión, denominada Parcela I.C.3.B., a través de D. Juan Antonio Cano Hernández como representante de la misma, es la promotora del Plan Especial y ha contratado a los Arquitectos Redactores.

2. MARCO LEGAL A CONSIDERAR.

Como recoge el Art.3 de la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid. (BOCM de 7 de Julio de 2001) entre los principios rectores de la ordenación urbana se encuentra, entre otros, el de la participación ciudadana en cuanto a los derechos de iniciativa en la formulación, gestión y ejecución de la actividad urbanística. Ese derecho es el que se ejerce con este documento.

Y entre los fines el del uso racional del suelo de acuerdo a las necesidades colectivas y privadas, dado el uso previsto para el Suelo en el ámbito del que trata este Documento, se satisface una necesidad colectiva (La implantación de una Actividad de Servicio Público como es la Inspección Técnica de Vehículos) y privada (Dotar de una nueva posibilidad, no contemplada en el Plan Parcial, de crear ciudad mediante promoción privada):

Artículo 3 Principios rectores y fines de la ordenación urbanística

1. Son principios rectores de la ordenación urbanística:

d) El de participación ciudadana. En la formulación, gestión y ejecución de la actividad urbanística, la Comunidad de Madrid y los Ayuntamientos deberán fomentar e impulsar la participación, así como velar por los derechos de iniciativa e información de los ciudadanos y de las entidades que les representan.

A tal efecto, garantizarán el acceso de los ciudadanos, en los términos legalmente establecidos, a los documentos que integran los instrumentos de planeamiento y ejecución, durante el proceso de su redacción y con posterioridad a su aprobación.

2. Son fines de la ordenación urbanística:

a) El uso racional del recurso natural del suelo de acuerdo con las necesidades colectivas, públicas y privadas, presentes y futuras previsibles, y en el marco de la ordenación del territorio.

El Art.5.4.a) de la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid. (BOCM de 7 de Julio de 2001) permite la participación de los sujetos privados en el planeamiento urbanístico mediante iniciativas y propuestas, formuladas mediante figuras de planeamiento.

Artículo 5 Actividad de planeamiento urbanístico

4. Los sujetos privados participan en el ejercicio de la potestad de planeamiento urbanístico mediante:

a) La formulación de iniciativas y propuestas, incluso en forma de proyectos de instrumentos de planeamiento, en los casos en que así esté expresamente previsto en la presente Ley.

Se plantea pues como Iniciativa Privada la Propuesta contenida en este Plan Especial cuyo objeto es el mencionado anteriormente.

La finalidad y alcance de los Planes Especiales viene definidos en los arts. 50, 51 y 52 de la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid. (BOCM de 13 de abril de 2005) tal precepto establece:

Artículo 50 *Función*

*2. El Plan Especial podrá modificar o mejorar la **ordenación pormenorizada** previamente establecida por cualquier otra figura de planeamiento urbanístico, debiendo justificar suficientemente en cualquier caso su coherencia con la ordenación estructurante.*

Entre las determinaciones pormenorizadas marcadas en el Art. 35 de la Ley 2/2005, de 12 de abril, de modificación de la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid. (BOCM de 13 de abril de 2005) se encuentra la edificabilidad, se encuentra la “definición detallada de la conformación espacial de cada área homogénea, ámbito de actuación o sector.

En este caso se actúa sobre el ámbito marcado en el Plan Parcial (Plano PO.26) como Unidad Ordenadora, Unidad Menor: Manzana.

Artículo 35 *Determinaciones estructurantes y determinaciones pormenorizadas*

*4. Sin perjuicio de una mayor concreción y mediante desarrollos reglamentarios, son, en todo caso, determinaciones **pormenorizadas** de la ordenación urbanística:*

a) La definición detallada de la conformación espacial de cada área homogénea, ámbito de actuación o sector y, especialmente en suelos urbanos y urbanizables, de alineaciones y rasantes.

Es la pretensión de este Plan Especial ser coherente con la Ordenación Estructurante y a la vez modificar la Ordenación pormenorizada que dicta el Plan Parcial denominado “Sector AR Nuevo Tres Cantos” (aprobado el 16/02/2006) para la MANZANA I.C.3. compuesta por las parcelas I.C.3.A. e I.C.3.B.

3. JUSTIFICACION DE LA NECESIDAD DE REDACCION DEL PLAN ESPECIAL.

La propuesta desarrollada mediante este Plan Especial parte de la necesidad de ATISAE de reubicar el Centro de Inspección Técnica de Vehículos sita en la población de Tres Cantos (Avda. Industria).

Es voluntad de ATISAE continuar con su posicionamiento en Tres Cantos, municipio en el que cuenta con varias sedes, ya que su Actividad de Laboratorios de Control de Calidad, Centros de Capacitación, Organismos de Control técnico e Inspecciones Técnicas de toda índole concilia perfectamente con la idea de Actividad Industrial de Calidad, Innovadora y no Contaminante que tiene el Ayuntamiento como motor de desarrollo en el sector Nuevo Tres Cantos, siendo ATISAE pionera en el ámbito del control de calidad medioambiental.

Consultado el Excmo. Ayuntamiento de Tres Cantos, ATISAE se decanta por la adquisición de la parcela I.C.3.B. dado que reúne casi todas las características necesarias para la implantación del Centro de Inspección Técnica de Vehículos.

La implantación de un Centro de I.T.V. cuenta con una serie de peculiaridades, marcadas por la normativa exigible a los mismos, que obligan a replantear la Ordenación pormenorizada de la Parcela, y por ende de la Manzana, en que se prevé disponerlo.

El objeto del presente Plan Especial es el de Modificar la Ordenación Pormenorizada que dicta el Plan Parcial denominado "Sector AR Nuevo Tres Cantos" para la parcela I.C.3. por las siguientes razones:

3.1. RAZONES PROGRAMATICAS DEL USO PRETENDIDO

El edificio que se pretende proyectar para la parcela es el de un **Centro de Inspección Técnica de Vehículos**, y con esta premisa se ha adquirido la parcela.

La **particular geometría** de estos edificios está sujeta a normativas de tipo técnico y ámbito autonómico y/o Nacional, que establecen unos **requerimientos muy estrictos** en cuanto al **número de vehículos que se deben situar en espera** antes y después de las líneas de inspección, y que deben estar dentro de la parcela para evitar interferir en el tráfico de los alrededores.

De modo análogo, los **diámetros de giro de los vehículos pesados** obligan a unos espacios interiores y exteriores dimensionados a esta necesidad, por lo que para responder a esta necesidad edificio y parcela deben contar con accesos muy diáfanos.

El edificio de la estación se suele desarrollar íntegramente en **una sola planta**, debido a componentes de tipo técnico que afectan a tránsitos, ruidos y vibraciones- que serian transmitidos a plantas superiores-, y normas de prevención de incendios. Sería muy costoso realizar una envolvente de la zona de inspección que evitara transmisiones a plantas superiores. Esto hace que se produzca una **pérdida de aprovechamiento (edificabilidad)** de la parcela, que se perdería de no ser reagrupada por un Plan Especial.

Debido a su dimensión por el necesario desarrollo en planta de las líneas de inspección, la **ocupación de la parcela por la edificación es muy amplia**, por lo que queda **fuera de las áreas de movimiento de la edificación** que vienen marcadas en el Plan Parcial, por lo que se deben reconsiderar estas áreas para encajar el edificio.

3.2. RAZONES ESTRATEGICAS.

La parcela de referencia I.C.3B., que forma parte del ámbito que se modifica en este Plan Especial, ha sido adquirida por ATISAE con el propósito de implantar un edificio destinado a Inspección Técnica de Vehículos, y así poder seguir ofreciendo este servicio en el término municipal de Tres Cantos, tal y como ha venido haciendo hasta ahora.

ATISAE es una entidad ligada a la Ciudad de Tres Cantos desde sus inicios, que apostó por un lugar estratégico novedoso en un entorno con vocación vanguardista, dando crédito a un centro empresarial que estaba entonces por demostrar.

Cuenta en la actualidad con una fuerte presencia en Tres Cantos, con varios centros de trabajo de entidad ubicados en el municipio.

La disposición de un edificio de Inspección Técnica de Vehículos y Varias de sus Sedes en el término municipal, así como Centros de formación, laboratorios medio ambientales y de control de calidad, en prácticamente todos los ámbitos, le hace partícipe de su Pasado, su Presente y ahora de su Futuro.

Al modificarse las Características Urbanísticas de las parcelas en las que ATISAE viene desarrollando parte de su Actividad en Tres Cantos y tener que buscar una nueva Ubicación, se trabaja para no abandonar la ciudad, y tras el análisis de varias opciones ATISAE adquiere la parcela I.C.3B. resultante de la división de la parcela I.C.3.

Dicha parcela reúne las condiciones de situación, comunicaciones, etc. deseadas y dada la peculiar actividad a desarrollar el Área de Movimiento de Edificación que produce el edificio y su baja densidad de edificación (el edificio cuenta con una única planta, se necesita una gran explanada para accesos, esperas, etc.) lo hacen ideal para las pretensiones de un edificio de esta índole (fácil acceso desde carretera, visibilidad desde vías de comunicación, etc.)

La zona Industrial del Nuevo Tres Cantos será la tarjeta de presentación de la ciudad frente a la Ctra. M-607.

Desde la Curva pronunciada de entrada en el término municipal en sentido Colmenar-Madrid el primer vestigio de Tres Cantos es el Polígono Industrial, si bien es cierto que se ha dejado el área de "Parque Tecnológico" de cara a ese escaparate, la topografía actual da como resultado que la Manzana I.C.3, y sobre todo la parcela I.C.3B. se desvela como hito visual de la ciudad, por lo que la Parcela aprovecha esa componente visual desde la Carretera, que ayuda al éxito comercial de la implantación.

Desde la Recta que abandona el actual Tres Cantos (la Salida Norte hacia la M-607) también aparece la loma de subida y la parcela I.C.3B como el punto focal de la perspectiva.

3.3. RAZONES URBANISTICAS.

Como es lógico, para realizar las modificaciones necesarias a fin de poder ubicar la ITV es necesario estructurar la ordenación mediante un Plan Especial que desarrolle el Plan Parcial para el ámbito correspondiente, tal y como prescribe la Ley 9/2001, del Suelo de la Comunidad de Madrid. (BOCM de 13 de abril de 2005)

La finalidad y alcance del Plan Especial viene definido en los art. 50, 51 y 52 de la citada Ley del Suelo, que permiten *modificar o mejorar la ordenación pormenorizada previamente establecida por cualquier otra figura de planeamiento urbanístico,*

3.4. CONCLUSION

Por todo lo anterior, **se ha considerado necesario modificar ligeramente** las condiciones marcadas por el Plan Parcial AR nuevo Tres Cantos, a fin de dar cabida a este edificio con sus peculiares características, siempre de acuerdo con lo dictado por el Plan Parcial “AR Nuevo Tres Cantos”, el Plan General de Ordenación Urbana de Tres Cantos y demás Normativa Aplicable.

4. OBJETIVOS DEL PLAN

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

El Centro de I.T.V a disponer debe contar con 5 líneas de Inspección, dos de ellas para vehículos pesados y tres de vehículos ligeros.

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

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

Esto se traduce en una edificación con un área de movimiento necesaria de 30x40 metros.

Si a esta superficie se le suma una crujía para la disposición de la zona administrativa del Centro ese área de movimiento pasa a ser de unos 35,50x40 metros (se suelen disponer dos plantas en la zona administrativa para evitar un ancho mayor del edificio).

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

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

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

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

Eso supone, en este caso, **Diez vehículos pesados** y **Quince ligeros** antes de la entrada al edificio y **Cuatro pesados** y **Seis ligeros** tras la salida. No sólo se trata del espacio para cada vehículo (16x3 metros para los pesados y 5x2,5 metros para los ligeros) sino el necesario para los giros de cada uno (Radio de giro de pesados 16 metros y 6 metros para ligeros).

De esta manera **los viales públicos no contienen el tráfico** en espera **para el paso de la Inspección**, pero obliga a unas parcelas sobredimensionadas para el edificio contenido, y aún así la parcela original tiene una dimensión muy superior a lo necesario normalmente (se suele estimar para una ITV de 5 líneas una superficie de parcela de 5.000 m²).

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

Para conseguir lo anteriormente descrito, el Plan Especial debe trabajar en Tres Frentes:

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

Acciones a realizar:

4.1. MODIFICACION AREAS DE MOVIMIENTO MANZANA I.C.3.

Incluyendo un Área de Movimiento que obedece a la huella de un Centro de Inspección Técnica de Vehículos de 5 líneas (2 de V. Pesados y 3 de V. Ligeros), se aprovecha el Área de movimiento más alejado de la calle lateral de la parcela I.C.3.B.

Dando un mayor fondo edificable y dividiendo el Área de Movimiento limítrofe con la calle perpendicular a la calle principal (Avda. de San Isidro Labrador) de la parcela I.C.3.B. debido a la segregación que conduce a respetar los retranqueos obligados tanto en el Plan Parcial como en el P.G.O.U.M.

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

4.2. SEGREGACION PARCELA I.C.3B

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

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

PARCELA	SUPERFICIE.
I.C.3A.	11.220,99 m2
I.C.3B1.	7.767,8084 m2
I.C.3B2.	3.453,1816 m2

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

4.3. REPARTO EDIFICABILIDAD EN PARCELA I.C.3.B:

Sabiendo la edificabilidad necesitada en este momento por ATISAE para la parcela I.C.3.B.1. y teniendo como un posible futuro próximo la venta de la parcela "sobrante" el hecho de trasvasar la edificabilidad que no se consumirá, siempre sin superar lo permitido para la manzana y la parcela, a la parcela I.C.3.B.2 ,convertirá según nuestro criterio dicha parcela en una buena oportunidad para su rápida enajenación en caso necesario, y restituye el aprovechamiento urbanístico no consumido por la parcela de la ITV, sin menoscabar los derechos adquiridos por ATISAE en el conjunto de la operación.

5. DESCRIPCION DEL PLAN ESPECIAL.

5.1. AMBITO DEL PLAN ESPECIAL

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

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

La Manzana que nos ocupa era una única entidad en el Plan Parcial Original.

Plan Parcial, Manzana I.C.3.

USO	SUPERFICIE DE PARCELA	EDIFICABILIDAD
NAVE INDUSTRIAL. Z.I.C. COMPLEJO INDUSTRIAL	22.190,12 m2	13.314,07 m2
TOTAL MANZANA	22.190,12 m2	13.314,07 m2

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

Al Segregarse las Parcelas se adjudicó la mitad de Superficie de la manzana, aunque sufre cierto aumento dicha superficie, y de Edificabilidad a cada una.

Esta es la **situación de partida** de las parcelas IC3A e IC3B antes de la redacción del Plan Especial

PARCELA	USO	SUPERFICIE DE PARCELA	EDIFICABILIDAD
TOTAL I.C.3.A.		11.220,99 m2	6.657,035 m2
TOTAL I.C.3.B.		11.220,99 m2	6.657,035 m2
TOTAL MANZANA		22.441,99m2	13.314,07 m2

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

5.2. ALINEACIONES.

Las Alineaciones de la parcela Original **son respetadas escrupulosamente**. Estas quedan definidas en la documentación grafica que completa esta memoria, en el plano correspondiente y con acotaciones, a fin de servir de documento para el deslinde de las parcelas.

5.3. RASANTES.

Las Rasantes de la parcela Original **no se modifican**. Se mantienen las cotas de rasantes del P.P. sin intervenir en ellas.

5.4. PARCELACIONES.

Las Parcelas existentes en la Manzana objeto de este Plan Especial son dos:

1. La Parcela I.C.3.A. que no sufre variación alguna y se mantiene en el estado actual.
2. La Parcela I.C.3.B. que se divide en dos parcelas, y ambas parcelas cumplen con lo dictado referente a la superficie mínima de parcela (1.000,00 m²) y frente mínimo (20 m) dictado por la Ordenanza³ IND del Plan Parcial:

Parcela **I.C.3.B.1.** de una superficie de **7.767,8084 m²**, en esquina entre el viario principal y el lateral, su forma en "L" abraza la otra parcela. Alberga dos áreas de Movimiento de Edificación

Parcela **I.C.3.B.2.** de una superficie de **3.453,1816 m²** de forma casi cuadrada. Alberga Un único Área de Movimiento de la Edificación.

5.5. EDIFICABILIDADES.

La **Edificabilidad** Máxima Original es **la designada en Plano de ficha Urbanística del Plan Parcial** con una superficie máxima edificable en el ámbito de 13.314,07m².

Dicha edificabilidad no cambia en el ámbito conservándose en su totalidad, ya que no se permite modificar las "*Determinaciones estructurantes*" según el Art.50 y 35 de la Ley del Suelo de la CAM.

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

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

Parcela I.C.3A.: Edificabilidad asignada es de **6.657,035 m²**.

Parcela I.C.3B1.: Edificabilidad asignada es de **3.481,0332 m²**.

Parcela I.C.3B2.: Edificabilidad asignada es de **3.176,0018 m²**.

5.6. ORDENACION DE VOLUMENES.

En el Plan Parcial se definían en Cuatro Áreas de Movimiento de Edificación Trapezoidales diferenciados con un retranqueo de 10 metros a fachada, unas dimensiones de 30 metros de ancho por unos 64 metros aproximadamente.

El Plan Especial se define las Sigüientes Áreas de Movimiento de Edificación distintos:

1. En la parte Superior de la parcela I.C.3A.

Área de Movimiento de Edificación del Plan Parcial aumentando su lado mayor 7,83 metros hacia la vía del Tren de Alta Velocidad.

Esta ampliación se sitúa dentro de la zona de Protección del tendido ferroviario, esto es, a menos de 70 metros de la línea exterior de explanación de la vía, pero respetando con creces los 50 metros de distancia a línea de plataforma marcada como línea límite de la edificación, tal y como marca la Ley 39/2003, de fecha 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y el Reglamento que la desarrolla, aprobado por Real Decreto 2.387/2004, de fecha 30 de diciembre.

Se siguen respetando los retranqueos dictados por la normativa:

Retranqueo Delantero	10 metros a Avda. San Isidro Labrador.
Retranqueo a calle lateral.	Adosado C/ Carlos Ibañez de Ibero.
Retranqueo Trasero.	Única Modificación. Que cumple sobradamente lo dispuesto (H/3, 4 plantas 17,50=5,8333 ó 3metros).

2. En la parte Inferior de la parcela I.C.3A.

Área de Movimiento de Edificación del Plan Parcial aumentando su lado mayor 7,83 metros hacia la vía del Tren de Alta Velocidad.

Esta ampliación se sitúa dentro de la zona de Protección del tendido ferroviario, esto es, a menos de 70 metros de la línea exterior de explanación de la vía, pero respetando con creces los 50 metros de distancia a línea de plataforma marcada como línea límite de la edificación, tal y como marca la Ley 39/2003, de fecha 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y el Reglamento que la desarrolla, aprobado por Real Decreto 2.387/2004, de fecha 30 de diciembre.

Se siguen respetando los retranqueos dictados por la normativa:

Retranqueo Delantero	10 metros a Avda. San Isidro Labrador.
Retranqueo a parc. IC3B.	9,67 metros como en origen.
Retranqueo Trasero.	Única Modificación que cumple sobradamente lo dispuesto (H/3, 4 plantas 17,50=5,8333 ó 3metros).

3. En la parte superior de la parcela I.C.3B1.

Área de Movimiento de la Edificación definida por la Actividad a Desarrollar (Inspección Técnica de Vehículos), de 42,67 por 35,79 metros.

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

Esta ampliación se sitúa dentro de la zona de Protección del tendido ferroviario, esto es, a menos de 70 metros de la línea exterior de explanación de la vía, pero respetando con creces los 50 metros de distancia a línea de plataforma marcada como línea límite de la edificación, tal y como marca la Ley 39/2003, de fecha 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y el Reglamento que la desarrolla, aprobado por Real Decreto 2.387/2004, de fecha 30 de diciembre.

Se respetan los retranqueos dictados por la normativa:

Retranqueo Delantero	39,80m>10 metros a Avda. San Isidro Labrador.
Retranqueo a parc. IC3A.	6,49m> H/3, 4 plantas 17,50=5,8333 ó 3metros.
Retranqueo Trasero.	36,85m>H/3, 4 plantas 17,50=5,8333 ó 3metros.

Dado Que se conoce el destino al que se va emplear esa área de Movimiento de la Edificación podemos adelantar que el edificio resultante contará con dos alturas en una primera crujía destinada a oficinas y una única altura en el resto, aún así se dispone de manera que pudieran cambiarse esas especificaciones y elevar 4 plantas la edificación.

4. Situado parte inferior delantera de la parcela I.C.3B1.

Área de Movimiento de 16,60 por 30,00 metros.

Este área de movimiento se define como la parte delantera del área de movimiento original; se trata del mismo desarrollo de ancho (30,00 metros) en la misma posición pero con una longitud de sólo 16,60 metros para respetar los retranqueos obligatorios previsibles.

Se respetan los retranqueos dictados por la normativa:

Ret. Delantero	10 metros a Avda. San Isidro Labrador.
Ret. Tras. /parc.IC3B2.	5,84m> H/3, 4 plantas 17,50=5,8333 ó 3metros.
Ret. Lateral.	Adosado a fachada según Plan Parcial.

5. En la parcela I.C.3B2., frente al vial principal.

Área de Movimiento de 44,37 por 30,00 metros.

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

Se trata del mismo desarrollo de ancho (30,00 metros) en la misma posición pero con una longitud de 44,37 metros, ampliando su influencia 7,83 hacia la vía del Tren de Alta Velocidad.

Esta ampliación se sitúa dentro de la zona de Protección del tendido ferroviario, esto es, a menos de 70 metros de la línea exterior de explanación de la vía, pero respetando con creces los 50 metros de distancia a línea de plataforma marcada como línea límite de la edificación, tal y como marca la Ley 39/2003, de fecha 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y el Reglamento que la desarrolla, aprobado por Real Decreto 2.387/2004, de fecha 30 de diciembre.

Se respetan los retranqueos dictados por la normativa:

Retranqueo Delantero	Adosado a C/ Margarita Salas.
Retranqueo a parc. IC3B1.	5,91m> H/3, 4 plantas 17,50=5,8333 ó 3metros.
Retranqueo Trasero.	37,79m>H/3, 4 plantas 17,50=5,8333 ó 3metros.

5.7. ACCESOS Y CIRCULACIONES.

La circulación en los accesos e interior de las parcelas se reflejan en plano nº 10 de Afección de Tráfico en parcela y Polígono, en él se marca, en esquema, la propuesta de circulación.

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

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

No ocurre así con las demás parcelas:

Parcela IC3A que accede por la calle lateral con la que linda, C/ Carlos Ibáñez de Ibero.

Parcela I.C.3B2. con acceso por la calle lateral, C/ Margarita Salas.

Se contempla la posibilidad de un acceso a la parcela I.C.3B1 por la calle lateral C/ Margarita Salas.

6. PARAMETROS URBANISTICOS EN LA FICHA DE LA MANZANA Y EN LAS PARCELAS RESULTANTES

A continuación se citan los parámetros Urbanísticos de la Manzana en origen, y que son de aplicación en las parcelas resultantes IC3 A, IC3 B1 e IC3 B2.

NORMATIVA APLICABLE:

PLAN PARCIAL "AR NUEVO TRES CANTOS" (aprobado el 16/02/2006)
en su ORDENANZA 3 ACTIVIDADES ECONOMICAS, INDUSTRIA IND.

Plan General de Ordenación Urbana de Tres Cantos (Aprobado Definitivamente 7 de Mayo 2003) BOCM N° 156 de 3 de Julio de 2003

USO Y TIPOLOGIA:

TIPOLOGIA	NAVE INDUSTRIAL. Z.I.C. COMPLEJO INDUSTRIAL (EDIF. ADOSADOS O EXENTOS.)
USO	PRODUCTIVO (P.G.O.U. TRES CANTOS)

CONDICIONES DE PARCELA.

PARCELA MINIMA	1.000,00 m2.
FRENTE MIN.	20,00 m.

POSICION DE LA EDIFICACION.

OCUPACION.	MARCADO EN POSICION MANZANA ó 75%.
RETRANQUEOS	MARCADO EN POSICION MANZANA.
FRENTE	10 METROS AL FRENTE.
TRASERO	SEGÚN MANZANA.
LATERAL	H/3 ó 3m. (MAXIMO 4 PLANTAS $17,50/3= 5,833333m$) SE PUEDE ADOSAR PREVIO ACUERDO. BAJO RASANTE EL 100% DE LA PARCELA.

CONDICIONES DE VOLUMEN.

ALTURAS	4(BAJA+3) 17,50 m. 4 BAJO RASANTE.
EDIFICABILIDAD	0,60m2/m2.

7. ESTUDIO COMPARATIVO DE LA EDIFICABILIDAD RESULTANTE SEGÚN EL PLAN PARCIAL Y LAS OBTENIDAS EN EL PLAN ESPECIAL.

A continuación se detallan las Edificabilidades Resultantes en el Plan Especial.

PARCELA	USO	SUPERFICIE DE PARCELA	EDIFICABILIDAD
TOTAL I.C3A.		11.220,99 m2	6.657,035 m2
TOTAL I.C.3B1.		7.767,8084 m2	3.481,0332 m2
TOTAL I.C.3B2.		3.453,1816 m2	3.176,0018 m2
TOTAL I.C3B.		11.220,99 m2	6.657,035 m2
TOTAL MANZANA		22.441,99m2	13.314,07 m2

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

PARCELA	USO	SUPERFICIE DE PARCELA	EDIFICABILIDAD
TOTAL MANZANA SEGÚN PLAN PARCIAL		22.190,12m2	13.314,07 m2
TOTAL MANZANA SEGÚN PLAN ESPECIAL		22.441,99m2	13.314,07 m2

Se comprueba que, en términos absolutos, *la Edificabilidad Final Propuesta es la misma que la Dictada por el Plan Parcial*, por lo que no contraviene lo dispuesto por esta norma jerárquicamente superior.

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

Que está demostrada la necesidad de la redacción del presente Plan Especial que modifica las condiciones establecidas en el Plan Parcial Sector AR *Nuevo Tres Cantos* para el ámbito de referencia,

Que quedan suficientemente definidas en este documento las nuevas condiciones que define el Plan Especial para el ámbito definido, así como para las parcelas resultantes, a fin de proceder a su aprobación por parte del Excmo. Ayuntamiento de Tres Cantos.

En Madrid, Julio de 2mil10

POR ATISAE.

Los ARQUITECTOS

D. Juan Antonio Cano Hernández

D. Manuel Cabanas García-Atance.
D. José Antonio Agudo Garrido.