

## AYUNTAMIENTO DE MADRID

### Directora de la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno

D./Dña Enrique Villalobos Juan, mayor de edad, vecino/a de Madrid, con DNI [REDACTED], en su calidad de representante legal de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid, con domicilio social en Madrid en el número 24 de la calle San Cosme y San Damian, código postal 28012,

### EXPONE:

Que sometido a información pública, según anuncio en BOCM de 8 de julio de 2024, el texto Plan Especial para la definición de redes en el ámbito del Área de Planeamiento Específico 21.10 “Recinto del Parque Ferial Juan Carlos I” y su entorno, aprobado por la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid en su sesión de 4 de julio de 2024, y dentro período de información pública abierto hasta el 8 de agosto de 2024 incluido, formula ante la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno las siguientes:

### ALEGACIONES

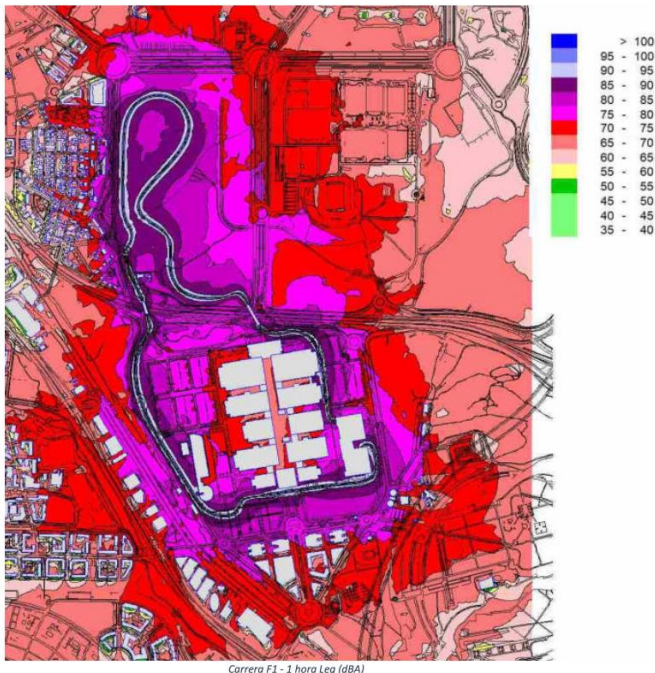
#### CONSIDERACIONES PREVIAS

Ante el anuncio de la creación de un circuito de Fórmula 1 con trazado urbano, tal vez lo primero que cabe preguntarse es si una instalación de estas características **es compatible con la vida cotidiana de los residentes de la zona**, si generará algún tipo de afección, molestia, perjuicio y, claro está, si interferirá en sus derechos. Y este razonamiento, dicho sea de paso, no creemos que deba ser exclusivo de la ciudadanía, más bien al contrario, cualquiera esperaría que las autoridades en quien se ha depositado la labor de gobierno de la ciudad, tengan entre sus prioridades la preocupación por la **salvaguarda de los derechos de las personas** que residen en el municipio.

Entre las potenciales afecciones que son previsibles en una carrera de coches de Fórmula 1, parece evidente que el **ruido que genera** este tipo de eventos sea una de las primeras a tener en cuenta. Ruido provocado por los motores de los bólidos, el numeroso público asistente, los equipos de megafonía para amenizar el espectáculo, vehículos de soporte (grandes trailers en su mayoría) y toda la actividad de taller derivada de este tipo actividad deportiva, a lo que se podría sumar -teniendo en cuenta la experiencia de circuitos similares- el sobrevuelo constante de helicópteros durante los días de celebración del gran premio. No en vano, en el colindante municipio de San Sebastián de los Reyes, el Juzgado Central de lo Contencioso número 11 ha anulado recientemente la licencia del Circuito del Jarama por sentencia 233/2024 del 8 de julio, a denuncia interpuesta por vecinos de la zona que señalan una *“contaminación acústica superior a 90 decibelios”* desde hace años.

También todo lo relativo a la **movilidad** en la zona, en tanto que el circuito anunciado ocupa en parte las vías públicas, es eventual recurrente, montándose y desmontándose cada año para la celebración del correspondiente gran premio. Es decir, según la propia documentación anualmente conlleva más de 4 meses (3 meses para el montaje y reasfaltado del circuito y un mes y medio para el desmontaje). De lo que se deduce con facilidad que las calles en las que se desarrolle la carrera y alrededores sufrirán alteraciones en la circulación, con cortes permanentes y esporádicos. Lo que sería más intenso durante los entrenamientos y pruebas, que quedarían cortadas al tráfico permanentemente, precisando de la reordenación de todo el ámbito y, por tanto, obligando a cambios en las rutinas de aquellas personas que habitualmente se mueven por dichos viarios, ya sea para llegar a su trabajo/ocupaciones/necesidades o a su domicilio.

A lo anterior, seguramente debemos añadir la potencial **contaminación atmosférica** que generarían los gases emitidos (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, etc) por vehículos de alta cilindrada, desplazándose a velocidades que podrían superar los 300 km/h, con velocidades medias de 213 km/h, según la página web de IFEMA Madrid, en un circuito de 5,47 km al que los corredores darían entre 50 y 60 vueltas durante unas dos horas, pero con pruebas que abarcan, por lo general, tres días consecutivos entre entrenamientos, clasificaciones, etc., que la propia documentación analizada cifra en 13 horas de carrera sin que haga ninguna valoración de la circulación de los vehículos auxiliares necesarios para el evento, y el reasfaltado, montaje y desmontaje del propio circuito. Muy relacionado con la contaminación atmosférica provocada por las emisiones de los vehículos, está el efecto de isla de calor y todo aquello que podría mitigar y combatir ambas afecciones. Nos referimos a la tala proyectada de más de 700 árboles existentes en los terrenos afectados por el proyecto de circuito.



Si atendemos **al ruido**, cabe destacar que un coche de Fórmula 1 emite entre 110 y 130 db de media, aunque algunos modelos llegan a alcanzar los 150 db. Como referencia de lo que esto supone, sepamos que un concierto en un estadio emite unos 110 db, un espectáculo de pirotecnia 120db, un avión en despegue 130 db y una “mascletá” puede llegar a los 150 db. El **umbral de dolor por ruido** para las personas se sitúa en 140 db.

Por tanto, un coche de fórmula 1 puede llegar a emitir un ruido cercano al umbral de dolor de las personas. De lo anterior cabe suponer que esta actividad, realizada a poca distancia de viviendas, puede provocar, al menos, molestias, cuando no afecciones incluso graves. De hecho la documentación presenta un **mapa de**

**ruido** para la celebración de pruebas de Fórmula 1 en el que se aprecian valores máximos de entre 80-90 db en las viviendas más próximas al circuito, que debemos destacar están a escasos 34 metros del circuito y no a 100 metros como señala el Documento Ambiental.

Parece obvio que **sería necesario tener en cuenta la distancia entre el circuito y las viviendas más próximas**, que van de los mencionados 34 metros en C/ Francisco Umbral en la zona de Cárcavas a los 366 m de C/ Ramón Power de la zona de Canillas (ambos del distrito de Hortaleza).

En relación al método utilizado para la medición del ruido, debemos señalar que de acuerdo a la GUÍA BÁSICA DE RECOMENDACIONES PARA LA APLICACIÓN DEL MÉTODO CNOSSOS-EU MITERD-CEDEX :

- La aplicación del método CNOSSOS-EU es obligatoria, no solo para el cartografiado estratégico del ruido, sino para todos los estudios de ruido que se deriven de obligaciones legales en el Reino de España, por ejemplo, los incluidos en procedimientos de Evaluación de Impacto Ambiental o Evaluación Ambiental Estratégica.
- El área de cálculo será superior al área de proyecto con el fin de contemplar todos aquellos focos de ruido que, aun quedando fuera de los límites del proyecto, los niveles de ruido generados por los mismos puedan suponer una afección..
- Para el área de cálculo no solo tendrá en cuenta los datos recogidos en el Estudio incluido en el Documento Ambiental si no también los obstáculos presentes en las proximidades del eje viario y el Modelo Digital del Terreno y topografía. También se deben tener en cuenta las condiciones meteorológicas
- Se deben identificar individualmente cada uno de los edificios, identificando sus características (altura, nº de plantas, uso (vivienda, centro de salud, centro cultural, etc), nº fachadas expuestas, etc)



Se deberá establecer una situación inicial y tener todas las fuentes de emisión de ruidos y sus sinergias.

Por otro lado, en las conclusiones no se mencionan los niveles de ruido esperados en los barrios de las Cárcavas de San Antonio, ni Valdebebas, así como tampoco en Pinar del Rey o Canillas, que son los núcleos urbanos más cercanos. Parece necesaria la inclusión de mapas de isofonas de todos los barrios del entorno con detalle suficiente para determinar qué viviendas se verían afectadas.

Debido a los niveles de ruido previstos (>90 dB) en los edificios más cercanos, el Estudio de Impacto Ambiental debería incluir un estudio de vibraciones y sus efectos sobre los elementos más sensibles como vidrios de ventana, balcones, voladizos, etc), lo que no se menciona.

Por otro lado, no se recoge la estimación de ruidos en la fase de construcción que, para este caso, deberían establecerse medidas preventivas y correctoras.

Llegados a este punto, normalmente, ante los planteamientos proteccionistas de los derechos vecinales, la respuesta habitual es apelar a los derechos de propiedad, la necesidad de (re)lanzar la economía y el empleo, la libre empresa... “No podemos prohibir”. “No se puede congelar la ciudad”. Son respuestas tópicas, pues nadie está contra la economía y el empleo, al contrario. Pero se debería tener en cuenta que, al parecer, ningún circuito de Fórmula 1 ha sido rentable en ninguna sede europea<sup>1</sup> e incluso fuera del continente<sup>2</sup>. Por no hablar de que las experiencias más recientes de circuitos urbanos no parecen tener muy buenos resultados<sup>3</sup> ni cosechan buenas opiniones entre los pilotos<sup>4</sup>.



En la documentación analizada no observamos que se incorpore un análisis económico completo de la inversión que supone en las modificaciones, cierres, etc del espacio para el evento a desarrollar. Tomando como referencia la experiencia del circuito urbano de Valencia, este requerimiento cobra especial relevancia<sup>5</sup>

Merece la pena, por tanto, que nos detengamos en los argumentos sobre la libertad de empresa, la libre competencia, los derechos de propiedad... Son derechos reconocidos en los artículos 38 y 33 de la CE. Ahora bien, un enfoque defensor de los derechos vecinales no cuestiona (o no tiene por qué cuestionar), en modo alguno, tales derechos. Por lo demás, no son derechos irrestrictos, sino que operan en conjunción con otros derechos y principios. Así, el de propiedad se desarrolla dentro del respeto a la función social de esta, el de libre empresa lo hace en conjunción con la planificación. Ambos se han de cohonestar o hacer compatibles con otros derechos igualmente recogidos en la CE: a la protección de la salud (art. 43), a un medio ambiente adecuado (art. 45), a la protección del patrimonio histórico o al cultural y artístico (art. 46). Aquéllos son, por tanto, derechos que se modulan dentro de un todo más amplio. Omitir este detalle equivale a hacer una lectura sesgada o interesada de la CE.

En el asunto concreto que nos ocupa, por pretender desde el ayuntamiento la compatibilidad

<sup>1</sup> <https://sport.jotdown.es/2024/01/26/formula-1-rentable-madrid/>

<sup>2</sup> <https://theobjective.com/deportes/formula-1/2023-11-10/carrera-formula-1-las-vegas-desastre/>

<sup>3</sup> <https://www.motor.es/formula-1/preocupa-circuito-miami-nulo-agarre-baches-terrible-chicane-202286807.html>

<sup>4</sup> <https://es.motorsport.com/f1/news/alonso-coches-formula1-no-circuitos-urbanos/10549902/>  
<https://www.cuartopoder.es/espana/2016/12/03/el-tribunal-de-cuentas-cifra-en-835-millones-el-quebranto-que-camps-y-la-formula-1-causaron-a-valencia/>

<sup>5</sup> <https://www.elmundo.es/comunidad-valenciana/2013/10/26/5269631d61fd3d79248b456c.html>  
[https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/formula-1-10-anos-corrupcion-deuda-sobornos\\_1\\_1970367.html](https://www.eldiario.es/comunitat-valenciana/formula-1-10-anos-corrupcion-deuda-sobornos_1_1970367.html)

de los usos entre el propio del circuito y el residencial colindante, hay que considerar un aspecto de trascendental importancia, a saber, la incidencia en la **inviolabilidad del domicilio, salvaguardada como un derecho fundamental** en el artículo 18 de la CE. El último dato es crucial toda vez que dicho artículo está incluido en la sección primera del capítulo segundo del título primero de la CE, mientras que los artículos 33 y 38 lo están en la sección segunda. La prelación de primero respecto de los segundos viene sancionada por el artículo 53.2. La inviolabilidad del domicilio es un derecho fundamental, mientras que los de propiedad y libre empresa no lo son.

Qué se ha de entender por inviolabilidad del domicilio viene dado por el artículo 8 del Convenio Europeo de Derechos Humanos (CEDH):

*“Derecho al respeto a la vida privada y familiar*

*1. Toda persona tiene derecho al respeto de su vida privada y familiar, de su domicilio y de su correspondencia.*

*2. No podrá haber injerencia de la autoridad pública en el ejercicio de este derecho sino en tanto en cuanto esta injerencia esté prevista por la ley y constituya una medida que, en una sociedad democrática, sea necesaria para la seguridad nacional, la seguridad pública, el bienestar económico del país, la defensa del orden y la prevención de las infracciones penales, la protección de la salud o de la moral, o la protección de los derechos y las libertades de los demás”.*

Este artículo reviste una enorme importancia, pues es el que ha utilizado reiteradamente el TEDH para *ecologizar* el CEDH. Extiende el concepto de “domicilio”, de modo que por él entiende no solo el espacio físico, sino también el derecho a disfrutarlo sin injerencias externas. La extensión va más allá, en tanto que la violación de dicho derecho incluye tanto los ataques materiales (por ejemplo, la entrada no autorizada en una vivienda) como inmateriales (por ejemplo, los ruidos, los malos olores, los gases tóxicos, el deterioro del medio ambiente... que acosan la vivienda).

España cuenta con una colección de sentencias desfavorables del TEDH sobre este particular, que arranca con la sentencia sobre *el caso López Ostra contra España*, de 1994. Aquí se dirimía un conflicto entre la señora López Ostra y la instalación de una depuradora de aguas y residuos químicos en el municipio murciano de Lorca. Aquella desprendía sulfuro de hidrógeno que causaba olores nauseabundos y ponía en peligro la salud de las personas que residían en las proximidades. El Tribunal estimó que las emisiones suponían una intromisión intolerable en el domicilio contraria al artículo 8 del CEDH.

A tenor de las sentencias del TEDH, el artículo 8 se ve vulnerado cuando concurren dos elementos en la injerencia: el efecto dañino directo e inmediato y la gravedad medida por la duración y la intensidad. Los ruidos, los malos olores, las molestias... que se derivan de actividades como las VUT, las cocinas industriales, la concentración de actividades de ocio nocturno o, en este caso, un circuito de Fórmula 1... son impactos directos, duraderos e intensos. De hecho el circuito se anuncia por un tiempo mínimo de 10 años.

Como no podía ser de otra manera, las sentencias del TEDH han dejado su huella sobre las resoluciones de los tribunales españoles. En particular, el Tribunal Constitucional en una de sus sentencias (STC 119/2001) dice:

*“... este mismo Tribunal ha identificado como "domicilio inviolable" el espacio en el cual el individuo vive sin estar sujeto necesariamente a los usos y convenciones sociales y donde ejerce su libertad más íntima. Consecuentemente, hemos señalado que el objeto específico de protección en este derecho fundamental es tanto el espacio físico en sí mismo como también lo que en él hay de emanación de la persona que lo habita.*

*... debemos señalar que estos derechos han adquirido también una dimensión positiva en relación con el libre desarrollo de la personalidad, orientada a la plena efectividad de estos derechos fundamentales. En efecto, habida cuenta de que nuestro texto constitucional no consagra derechos meramente teóricos o ilusorios, sino reales y efectivos (STC 12/1994, de 17 de enero, FJ 6), se hace imprescindible asegurar su protección no sólo frente a las injerencias ya mencionadas, sino también frente a los riesgos que puedan surgir en una sociedad tecnológicamente avanzada.*

*... el ruido puede llegar a representar un factor psicopatógeno destacado en el seno de nuestra sociedad y una fuente permanente de perturbación de la calidad de vida de los ciudadanos. Así lo acreditan, en particular, las directrices marcadas por la Organización Mundial de la Salud sobre el ruido ambiental ponen de manifiesto las consecuencias que la exposición prolongada a un nivel elevado de ruidos tiene sobre la salud de las personas (v. gr. deficiencias auditivas, apariciones de dificultades de comprensión oral, perturbación del sueño, neurosis, hipertensión e isquemia), así como sobre su conducta social (en particular, reducción de los comportamientos solidarios e incremento de las tendencias agresivas)”.*

Solo resta añadir que esta doctrina acerca de la **inviolabilidad del domicilio** supone y debe suponer, **para los poderes públicos**, una doble lectura: a) están obligados a no hacer cosas que supongan injerencia y b) lo están igualmente a evitar que otros particulares lo hagan. Es una lectura imperativa: obligación de <<no hacer>> y obligación de <<hacer>>.

En cuanto a la **movilidad**, señalar que el plan presentado, **tiene un enfoque utilitarista del ámbito al servicio del evento**.

En sus múltiples páginas ningún nuevo acceso se propone a la zona residencial de Cárcavas y Valdebebas ni alternativas serias de movilidad para los vecindarios de Hortaleza. El espacio público y las zonas residenciales se toman en cuenta tan solo como previsión de unas 7.000 plazas de aparcamiento para 127.500 espectadores.

Dados los antecedentes del festival MADCOOL en Valdebebas y actualmente en Villaverde, que ha venido generando grandes atascos y problemas de movilidad, llegando a ser necesario el corte de la m-45, no parece serio que esto no esté ni medianamente planteado. O mejor dicho, no parece serio que las alternativas que se prevean consistan en paradas de taxi/VTC en C/ Fuerzas Armadas, refuerzo del transporte público y lanzaderas de bus a Plaza Castilla y Avda/América.

Entendemos que **un plan de movilidad no puede mirar exclusivamente a los espectadores**, contemplando únicamente cómo podrán llegar y cómo podrán marcharse. Debe pensar también que **el evento está ubicado en un entorno residencial y empresarial ajeno**, que está en la zona antes, durante y después del mismo y que por ello, si acaso, sus necesidades son prioritarias en tanto que preexistentes, por lo que cualquier plan de movilidad debe plantearse desde la premisa de cómo conseguir que los asistentes al evento puedan llegar y marcharse del mismo sin alterar la vida cotidiana de los habitantes de la zona.

Resulta especialmente llamativo que todas las referencias al entorno se circunscriben a la localización administrativa de IFEMA en el distrito municipal de Barajas, sin considerar desde ningún ámbito que es el distrito municipal de Hortaleza el que limita en dos de los cuatro flancos del circuito, siendo precisamente por este distrito por donde transcurre la trama urbana del mismo.

Debemos resaltar que si bien la documentación de Impacto Ambiental Simplificado se refiere al proyecto de circuito de carreras, ubicado en el entorno IFEMA, por su propia naturaleza,

el impacto ambiental no puede circunscribirse exclusivamente al entorno más próximo.



Los efectos contaminantes (ruido, aire, etc) y de movilidad por el volumen de personas que conlleva y el impacto sobre el entorno, inciden sobre el propio distrito de Barajas, sobre una gran parte del distrito de Hortaleza y consecuentemente sobre la totalidad de la ciudad al impactarse vías de comunicación determinantes (M40 y M11).

En relación a la **contaminación atmosférica**, el Documento Ambiental no señala los niveles de gases contaminantes y dañinos para la salud humana ( $\text{NO}_2$ ,  $\text{CO}_2$ ,  $\text{CH}_4$  y gases fluorados como incluyendo hidrofluorocarbonos (HFC), perfluorocarbonos (PFC) y hexafluoruro de azufre ( $\text{SF}_6$ )) que se generarían durante los días de la prueba, así como su permanencia en la zona y sus efectos sobre la salud de las vecinas y vecinos o la biodiversidad del entorno. Por lo que sería necesario incorporarlo con un estudio exhaustivo de previsión de emisiones y sus efectos sobre el medio ambiente y la salud, con el fin de determinar su impacto.

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

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

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

Asimismo, se debería evaluar adecuadamente la pérdida de vegetación arbórea proyectada y su impacto sobre la pérdida de biodiversidad e incluso sobre el cambio climático. El Estudio de Impacto Ambiental debería establecer medidas compensatorias por la pérdida de esta vegetación de acuerdo a la Ley 8/2005, de 26 de diciembre, de protección y fomento del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid pudiendo plantearse plantaciones de vegetación arbórea en el proyecto, lo que no hace. Sea como sea, la desaparición de al menos 729 ejemplares de la zona parece un daño considerable.

Por último, nos referiremos a todo lo relativo a la **normativa** a tener en cuenta en un proyecto de estas características. El Documento Ambiental (DA) no recoge la totalidad de la legislación de referencia como por ejemplo la de protección del arbolado urbano de la Comunidad de Madrid, lo que le resta bastante rigor.

Asimismo, el DA tampoco contiene un análisis de las características del proyecto en relación con los condicionantes del artículo 7 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental y sus posteriores modificaciones para establecer la tipología Evaluación de Impacto Ambiental necesaria. De hecho se presenta un estudio de impacto ambiental *simplificado* y no **ordinario**, como sería necesario.

Se echa en falta en la documentación la especificación de la norma UNE-EN-ISO 20121:2013 sistemas de gestión de la sostenibilidad de eventos, norma internacional que establece la sostenibilidad a lo largo de todo el ciclo de la gestión de eventos.

Mención especial merece lo relativo al encaje de este tipo de espectáculo en la ley regional que los regula, en nuestro caso la Ley 17/1997, de 4 de julio, de Espectáculos Públicos y Actividades Recreativas. En dicha ley se incluye un anexo con un catálogo de espectáculos públicos, actividades recreativas, establecimientos, locales e instalaciones.



En su apartado I de espectáculos públicos se incluyen las “Competiciones deportivas en sus diversas modalidades”. A su vez en su apartado II de Actividades recreativas se incluye la “Práctica de deportes en sus diversas modalidades con fines recreativos”. Y ya más concretamente en su apartado III de locales e instalaciones se mencionan en el subapartado 6 de *Recintos abiertos o semiabiertos* los “Circuitos en vías públicas o espacios abiertos destinados a competiciones deportivas o prácticas deportivas de uso público”, de lo que se deduce que esta ley es la que regula este tipo de actividades en las que se incluiría el circuito que nos ocupa en este documento. Sin embargo, cuando vamos al *Decreto 184/1998, de 22 de octubre*, por el que se aprueba el *Catálogo de Espectáculos Públicos, Actividades Recreativas, Establecimientos, Locales e Instalaciones* que desarrolla la LEPAR, encontramos que en lo referente a *locales y establecimientos*, en su subapartado 3. *Deportivos: y 3.1. locales o recintos cerrados*, solo se contemplan los “3.1.9. *Circuitos permanentes de motocicletas, automóviles y asimilables.*”, pero no un circuito de las características que se propone para el gran premio de Fórmula 1 en el recinto IFEMA.

De hecho, en el apartado 3.2. de “*Espacios abiertos y vías públicas*” lo que aparece son “3.2.2. *Recorridos de pruebas ciclistas, motociclistas, automovilísticas y asimilables.*”, que no coincidiría con el circuito IFEMA, pues a todas luces parece que el legislador se refería a la utilización de vías públicas para la celebración de carreras tipo “*Vuelta ciclista a España*” o los típicos *rallies automovilísticos*, pero no un recinto cerrado que aprovecha en parte el viario público y en parte un vial exclusivo, dentro y fuera de un recinto privado y vallado en un entorno urbano.

Lo que **nos hace reflexionar acerca de si puede recibir una licencia de actividad un evento que no parece estar regulado por ley.** Más aún si genera un conflicto con la ley de patrimonio, al pretender emitir una licencia en un espacio abierto que sólo sería susceptible de recibir una autorización especial, como ocurre con las terrazas de ocio.

Dicho lo cual, a continuación concretamos nuestras alegaciones al texto Plan Especial para la definición de redes en el ámbito del Área de Planeamiento Específico 21.10 “Recinto del Parque Ferial Juan Carlos I” y su entorno de 4 de julio de 2024:

## **A L E G A C I O N E S**

**PRIMERA:** Por todo lo expuesto en el apartado de consideraciones previas, parece razonable que un proyecto como el que se describe requiere de un estudio pormenorizado y detallado del IMPACTO AMBIENTAL, y por tanto que el **proyecto sea retirado para un mayor y mejor estudio** contemplando aspectos como las afecciones de ruido y su más que previsible colisión con el derecho fundamental de la inviolabilidad del domicilio recogido en el artículo 18 de la Constitución Española. Más aún si cabe por la reciente sentencia relativa al Circuito del Jarama, con mayor distancia entre la pista y las viviendas que el circuito que nos ocupa en este documento.

Si además tenemos en cuenta la falta de seguridad jurídica del proyecto, al no estar debidamente recogido en la LEPAR, **proponemos la retirada del proyecto presentado.**

Caso de no ser atendida la primera alegación, se presentan a continuación otras a tener en cuenta

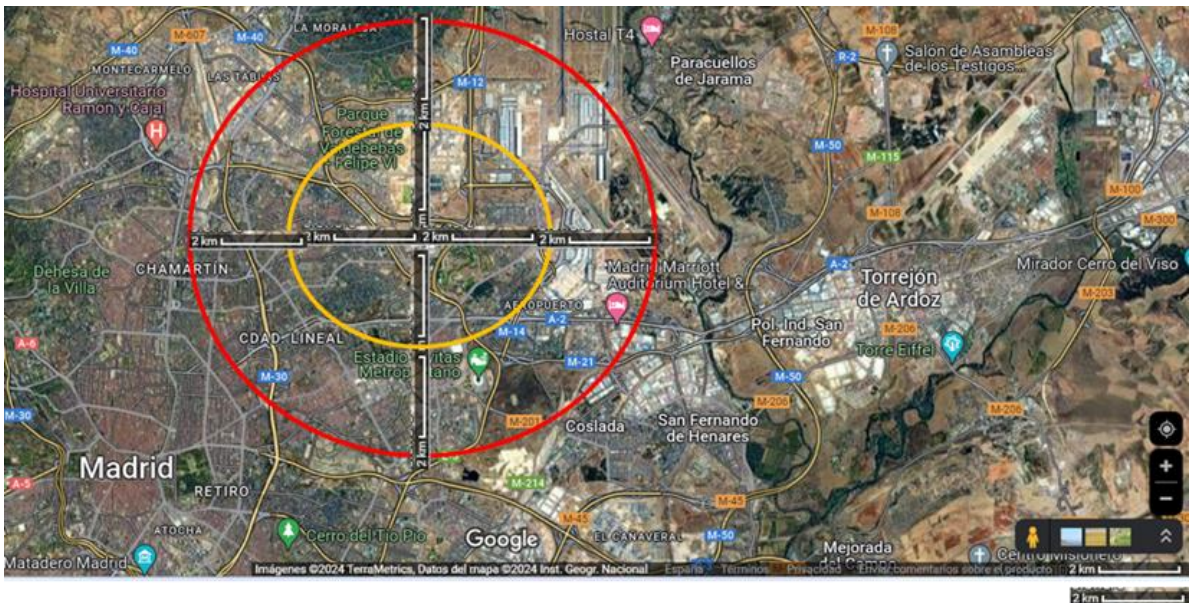
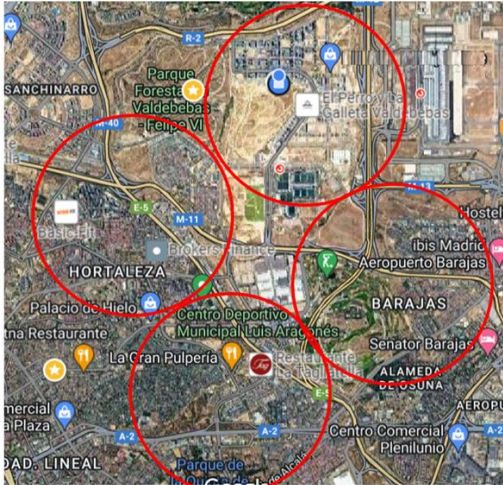
## SEGUNDA:

El estudio de impacto ambiental que se requiere no puede admitirse como simplificado, debe ser ORDINARIO, lo que solicitamos, profundizando en todos los aspectos críticos que la documentación actual ya reconoce. Este estudio del Impacto Ambiental además debe considerar todo lo que a priori se estima como **zona de influencia de la actividad**.

Ciertamente esta zona de influencia viene delimitada por la distancia, pero también por la estructura viaria y de comunicaciones, además de por la configuración socioeconómica de sus residentes (perfiles de edad, actividad, nivel de las construcciones, etc).

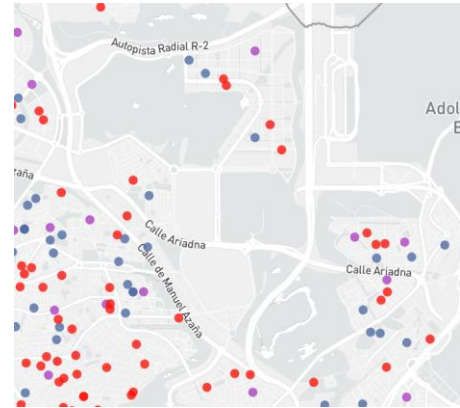
Solicitamos incorporar un ámbito circundante para evaluar todas las afectaciones en un entorno amplio, con distintos círculos de influencia: Hasta 100 mt, hasta 500 metros, hasta 2 kilómetros y hasta 4 kilómetros

En el plano se señalan los espacios circundantes al circuito con distancias de hasta 2 km.

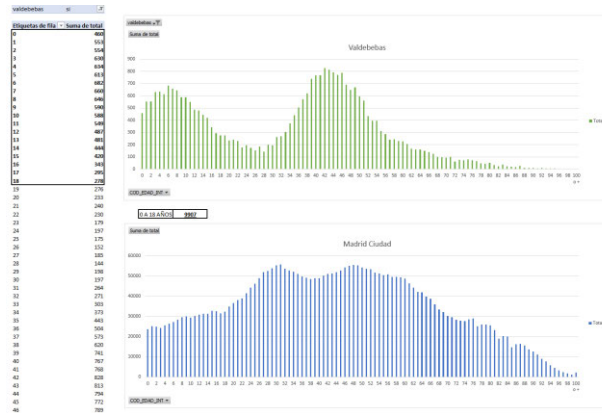


El criterio y la filosofía de sostenibilidad que en teoría inspira el proyecto, resulta endogámico al focalizarse únicamente en el propio evento.

El entorno no se circunscribe únicamente al distrito de Barajas, sino también al de Hortaleza barrio Valdebebas en Valdefuentes donde el perfil poblacional incluye un gran número de niños residentes y centros escolares -Septiembre es periodo escolar-. Destacar la proximidad de Zaragüeta y Nuria Espert además de escuelas infantiles en Cárcavas y en Valdebebas. En el mapa de al lado se señalan los centros escolares de la zona. Solicitamos sea tenido en cuenta e incorporado el distrito de Hortaleza en todos los estudios.



En particular en el barrio de Valdebebas (al norte del circuito donde está prevista la curva y por tanto de trazado totalmente abierto) hay empadronados más de 30000 personas de las que la mitad son menores (ver pirámide de edad) y la distancia más alejada de la zona residencial es de 2km sin ningún tipo de barrera de protección intermedia frente al ruido que vaya a generar el evento.



En el proyecto no hay ninguna referencia al próximo parque forestal de Valdebebas que reúne distintos tipos de fauna -cierto que no está catalogado como zona protegida-, pero es del todo seguro que se vería fuertemente afectada la fauna que allí reside por el evento. Por lo que se solicita que se realice un estudio más detallado sobre la fauna local y se valoren

adecuadamente los impactos del proyecto sobre este factor.

Debe tenerse en cuenta que dentro de las medidas de protección del aeropuerto de Barajas está la presencia de aves rapaces que en muchas ocasiones se dirigen al citado parque como zona de esparcimiento.

El arbolado público que se cita como afectado por la carrera es un bien de toda la ciudadanía que aún con las medidas compensatorias va a suponer una pérdida relevante.

Por otra parte, el proyecto que se plantea para un horizonte de 10 años, debería tener en cuenta los planes del Ayuntamiento y de la Comunidad en cuanto al transporte. Sorprende que no haya ningún tipo de referencia al proyecto en curso de la L11.

**TERCERA:** El proyecto no prevé ninguna **actuación preventiva en materia de ruido**. Se limita a copiar, muy bien por cierto, la normativa correspondiente de la OPCAT, incluyendo el actual mapa de ruido del Ayuntamiento de Madrid y un mapa de estimación de contaminación acústica durante la celebración de la prueba.

Siendo claros, evidentes y reconocidos que los efectos tienen implicaciones incluso sobre la salud de las personas (lesivo del nivel de ruido) no es admisible que no se antepongan medidas no ya de control sino de mitigación, y en el supuesto de que no fuera posible desestimar el evento.

El proyecto describe el uso de última tecnología para la protección del propio circuito y la carrera (bandas de absorción de impacto, etc...), esto hace INADMISIBLE que no se planteen medidas correctoras para aminorar el impacto del ruido con barreras de protección y absorción, habiendo espacios que se destinan a gradas de asistentes.

A falta de estudios más concretos se limita a decir que se realizarán mediciones durante la celebración del primer gran premio, proponiéndose entonces actuaciones correctoras si fueran necesarias. Entendemos que no se puede esperar a causar un daño, más que previsible, para después repararlo.

Entendemos que la administración pública competente debe salvaguardar a la población residente, y por tanto entendemos inadmisibles que se asuma que el impacto de ruido de la carrera puede prorratearse a lo largo de un año como hace el documento.

Dentro del propio proyecto se señala que en Valdefuentes (sin que tengan en cuenta a los 30000 vecinos al Norte) el impacto sobre OCA es de +8,5, totalmente trivializado por concentrarse en 13 horas de carrera al año.

Siendo aberrante el planteamiento que señalan de hacer mediciones de sonido durante el primer evento para valorar de cara a años siguientes -y no a priori con simulaciones-, el emplazamiento de estas mediciones no tiene en cuenta el entorno residencial del norte, con viviendas en línea directa situadas entre 500 y 1000 mt del circuito. Se hace imprescindible incorporar ese espacio a la toma de medidas de referencia.

Resulta especialmente alarmante cuando en el documento de Impacto Ambiental Simplificado, a distintos niveles se habla de impactos "compatibles", "insignificantes" pero que debemos resaltar que en el impacto medioambiental esos adjetivos no significan nada y por tanto cualquier consideración carece de valor.

Esto es válido tanto en lo referente a las afecciones por Ruido, Contaminación y Movilidad.

El **principio de prevención es esencial** en la **actuación del ejecutivo municipal**, más si cabe cuando el daño previsible es sobre un derecho fundamental como recoge el artículo 18 de la CE. Por tanto proponemos:

Que **antes de concederse la licencia**, con el consiguiente gasto para las arcas municipales y potencial perjuicio a los vecinos, el plan de IMPACTO AMBIENTAL ORDINARIO QUE SE RECLAMA incluya mediciones conforme a normativa (método CNOSSOS-EU) realizando simulaciones de ruido ajustadas a los focos emisores previsibles.

Que se establezca una situación inicial y tener todas las fuentes de emisión de ruidos y sus sinergias.

Que se incluya mapas de isofonas de todos los barrios del entorno con detalle suficiente para determinar qué viviendas se verían afectadas.

Que el Estudio de Impacto Ambiental incluya un estudio de vibraciones y sus efectos sobre los elementos más sensibles como vidrios de ventana, balcones, voladizos, etc).

Que se establezcan medidas preventivas y correctoras sobre el ruido para la fase de construcción.

**CUARTA:** Las conclusiones a la que llegan los documentos presentados resultan inaceptables en cuanto a la consideración de partida.

El Plan de Movilidad es claramente insuficiente, pudiendo provocar importantes colapsos en los diferentes barrios de Hortaleza que, dicho sea de paso, parecen no haber sido tenidos en cuenta al haberse realizado los estudios poblacionales atendiendo al distrito de Barajas obviando al de Hortaleza.

Hay que destacar que el trazado urbano que se propone, afecta directamente al itinerario de medios públicos de transporte y conlleva un incremento muy relevante del tiempo para acudir a servicios básicos de un considerable número de residentes. Estos servicios básicos son Centros de Salud, Centros de Enseñanza y acceso a las conexiones con el metro para sus desplazamientos laborales y sociales.

La Calle Francisco Umbral (que será parte del circuito urbano) es la conexión natural con el metro más próximo a Mar de Cristal, el Centro de Salud de Referencia -Mar Baltico- y varios de los institutos que utilizan los alumnos de Valdebebas.



La Av. Alejandro de la Sota, y la M11 son las entradas fundamentales al barrio de Valdebebas, que según el proyecto se verán afectadas para dar servicio al evento. Hay que tener en cuenta que acceder por otra vía supone desvíos entre 8 y 10 km lo que no parece en absoluto sostenible.

**Proponemos**, que el Análisis de Impacto Ambiental Ordinario incluya, junto a las medidas de refuerzo del transporte público que sí prevé el plan para los asistentes al evento, que:

1. Se creen nuevos accesos al barrio de Valdebebas para evitar su colapso durante los casi cinco meses que afectará cada año la celebración del Gran Premio de Fórmula 1 IFEMA.
2. Se reduzca a una tercera parte la superficie prevista de aparcamientos, a fin de disuadir de la utilización del vehículo privado para acceder a circuito.

y todo ello adaptado a los distintos momentos; los días de desarrollo del evento, la fase de montaje y desmontaje y el periodo de obras de adecuación del espacio Ifema en Valdebebas.

## QUINTA

El proyecto no hace ninguna alusión ni valoración del impacto en los recursos de atención a la ciudadanía: Policía municipal, Bomberos, Policía nacional, etc. Es decir los ámbitos de competencia en Seguridad entre el Ayuntamiento de Madrid, Comunidad de Madrid y Delegación de Gobierno al ser un posible desarrollo de alto riesgo y alta complejidad.

Se hace evidente que tanto durante el evento como en los meses previos, se requiere un alto operativo que encauce el fuerte impacto en la movilidad de todo el área circundante.

Echamos en falta un informe que valore la necesidad de recursos de seguridad y su cuantificación económica, lo cual solicitamos en esta quinta alegación.

**SÉXTA** El impacto que tiene el proyecto tiene una vertiente adicional sobre la ciudadanía de la Comunidad de Madrid y más aún en particular sobre los vecinos de la capital.

El evento, presumimos, conlleva una modificación reseñable sobre la programación ferial de IFEMA (durante varios meses, de mayo a septiembre 2026, cinco meses). Entendemos que el Ayuntamiento está obligado a analizar el lucro cesante no sólo de IFEMA sino también de los diversos establecimientos (comercios, hostelería, oficinas) alrededor de IFEMA (Campo de las Naciones) por el cierre de los accesos habituales de comunicación, uso de la oficinas que se va a producir (mejor dicho, que no se va a producir) por la preparación durante meses dicho evento. Solicitamos se realice dicho estudio

**SÉPTIMA:** De llevarse a cabo este proyecto, las afecciones a los vecindarios de Hortaleza serán evidentes, por lo que proponemos la creación de una mesa de seguimiento vecinal, que reúna regularmente a las asociaciones vecinales de Hortaleza con Ayuntamiento y organizadores para resolver los problemas que se vayan detectando, contemplando la posibilidad de reunión de urgencia si los problemas provocados por el circuito son considerados de gravedad por las asociaciones vecinales.

Por todo lo expuesto en las alegaciones SOLICITA

Se tenga presentado este escrito en tiempo y forma, y con él por hechas las anteriores alegaciones y se rectifique el texto del Plan Especial para la definición de redes en el ámbito del Área de Planeamiento Específico 21.10 “Recinto del Parque Ferial Juan Carlos I” y su entorno.

Todo lo cual somete a la consideración de la Oficina del Secretario de la Junta de Gobierno y Relaciones con el Pleno

En Madrid a 30 de julio de 2024

Fdo. \_\_\_\_\_