
PLAN PARCIAL

SECTOR 5 “Terciario-Industrial” PARLA (Madrid)



NCA arquitectos

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527707106166547707 en
<https://sede.ayuntamientoparla.es>

DOCUMENTO 4

SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y VIABILIDAD DE DESARROLLO

DOCUMENTO 4 SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y VIABILIDAD DE DESARROLLO

1. PLAN DE ETAPAS

El Plan se programa en 2 Etapas, que se identifican con las 2 Unidades de Ejecución, 2 etapas-asociadas a tantas FASES DE EJECUCIÓN que puedan ser definidas, dado que se producen en el seno de una única Junta de Compensación, si bien con relación a las fases, ya que dichas etapas se han derivado de la intervención municipal que ha perfilado 2 fases previas, una para la UE1 ya ejecutada, coincidente con la primera etapa, y otra para la UE2 Norte, las dos de desarrollo del Ayuntamiento, frente a la UE2 que estará determinada por el desarrollo de la estructuración de sus Fases de Ejecución, que denominamos PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS -PDI-, dividido a su vez en 3 fases de ejecución -que se quiere clarificar que NO SON ETAPAS- sino fases de ejecución de la misma etapa, por su abierta necesidad de coordinarlo con las compañías suministradoras y al Plan de Accesos sobre la A42, con la capacidad de inversión en las mismas de la propia Junta, determinación que alarga prácticamente hasta los 20 años la realidad definitiva del sector.

Los proyectos de urbanización de cada fase de ejecución estarán asociados al efectivo tratamiento de las cargas y a la capacidad de solución autónoma de la movilidad, en especial con los Accesos a la A42, y de la conexión con los servicios de las compañías suministradoras.

Las etapas quedan conexas con las unidades de ejecución definidas:

UE1			
ETAPA 1	FASE 1		UNIDAD DE EJECUCIÓN UE1 (Finalizada)
UE2			
ETAPA 2	FASE 0		UNIDAD DE EJECUCIÓN UE2 NORTE (1)
		Desarrollo del PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS:	
		FASES 1-3	UNIDAD DE EJECUCIÓN UE2
	FASE 1		UE2. Desarrollo Manzanas M28-42-4344 Capitalización inicial de la urbanización
	FASE 2		UE2. Desarrollo Manzanas 74-75 Consecución ámbito de la Junta en el uso GCO Capitalización total del desarrollo
	FASE 3		UE2. FASE 3A Urbanización del viario estructurante UE2. FASE 3B Urbanización del resto total de la UE2

(1) Desde el prisma e Informe de los Accesos a la autovía A42, la FASE 0 es una parte inicial de la FASE 1.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527707106166547707 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

El Plan Director de Infraestructuras relacionado con el Plan de Fases de Ejecución de la UE2 del Sector 5 manifiesta que en el momento en que se desarrolle la fase correspondiente ha de garantizar la urbanización de los suelos proporcionales a la urbanización que se desea poner en carga en conjunto con sus redes públicas y zonas verdes.

Para ello la Junta de Compensación pondrá en garantía de tal cumplimiento en el Proyecto de Urbanización correspondiente y de forma previa a su aprobación definitiva, los terrenos equivalentes de propiedad fiduciaria de la Junta a favor del Ayuntamiento de Parla hasta que los equipamientos relacionados hayan sido efectivamente urbanizados.

En este sentido, la Junta de Compensación podrá modificar la organización del presente documento, alterando su programación, desarrollo y alcance, en el sentido que podrá poner en carga la parte correspondiente de la UE2 que considere (Fases 1 y 2 o su ampliación) siempre y cuando asegure la proporcionalidad de la urbanización de las redes públicas y zonas verdes, la consecución de los servicios y la conexión con los accesos de forma suficiente, extremo que será verificado por los Servicios Técnicos Municipales y por la obvia consecución de las conformidades técnicas de cada uno de los servicios urbanos y/o la adaptación de los Informes Sectoriales que afecten.

Respecto de los Accesos a la Autovía A42, cada fase de ejecución tiene su traslación al cumplimiento de las Fases de Accesos correspondientes, siendo obligación de la JC que para el inicio de las obras de urbanización estén redactados los correspondientes proyectos de accesos de cada fase. A su vez, a la finalización de cada fase se ha de producir la ejecución de sus accesos correspondientes y la verificación de su estado de post-operacional mediante el contraste de la situación obtenida con el estudio de tráfico analizando las conclusiones de dicho estado.

1.1. CUMPLIMIENTO DEL REGLAMENTO DE PLANEAMIENTO URBANÍSTICO

El contenido del Plan de Etapas se ajusta a lo señalado en el Art. 54 y 62 RPU.

(Hay que recalcar que el Plan de Etapas, dada la finalización de la Etapa 1, se refiere únicamente a la Etapa 2 y, por tanto, a una ETAPA ÚNICA DE FACTO, dividida en 3 FASES DE EJECUCIÓN: FASE 1 (con UE2 Norte inicial), FASE 2 Y FASE 3 y LIQUIDACIÓN-RECEPCIÓN.

-CUMPLIMIENTO Art.54 RPU

1) Establecimiento del Plan de Etapas en coherencia con el PP.

Las determinaciones del Plan de Etapas se enuncian en coherencia temporal con las restantes determinaciones del Plan Parcial, con el siguiente programa temporal de ejecución:

Etapa	Fase	Programación	Inicio
1	UE1	FINALIZADA (*)	-
2	UE2 (Fase 1)	6 AÑOS	2021
	UE2 (Fase 2)	6 AÑOS	2023
	UE2 (Fase 3)	6 AÑOS	2025
LIQUIDACIÓN	Sector	2 AÑOS	2039

(*) Etapa y Fase finalizada y recibida pendiente de Liquidación

PREVISIONES DE CUMPLIMIENTO

a) Duración del Plan de Etapas

En el cuadro del apartado anterior se expresan las duraciones de cada etapa y fase y la fecha de inicio de cada proceso.

b) Las obras de urbanización correspondientes

En los planos P15 a P36 se definen las obras de urbanización correspondientes de la Etapa 2 pendiente en cada una de sus fases.

c) La puesta en servicio de dotaciones

En el apartado 1.2 del presente documento se describen con detalle cada una de las Fases de Ejecución de la Etapa 2, o UE2, así como desde un punto de vista gráfico en los Planos P15 y P16. En la descripción de las fases de ejecución se detallan los elementos dotacionales que se incorporan al proceso urbanizador.

d) Determinación del nivel de servicio correspondiente a las distintas redes.

En todos los casos se acomete un nivel de servicio total para las distintas redes urbanas asegurando los niveles mínimos de conectividad, saneamiento, abastecimiento de agua, suministro eléctrico y de gas y telecomunicaciones, ya que dichas obras de urbanización tendrán la necesaria conformidad técnica de cada una de las compañías suministradoras para su puesta en servicio, así como su correspondiente Proyecto de Accesos de la A42 de cada fase, así como la urbanización proporcional al aprovechamiento que alberga de zonas verdes.

-CUMPLIMIENTO Art.62 RPU

1) Redacción separada del Estudio Económico Financiero

Aunque el sentido del Art.62 RPU es explícito en cuanto a ello, hay que tener en cuenta que la LSCM en su Art.49.d) enuncia como un contenido indispensable del Plan Parcial el **documento de Organización y Gestión de la ejecución**. Tal es la razón de cuerpo único de gestión y valoración de la ejecución –urbanización– pretensión que se realiza desde la incidencia del marco legal de la Comunidad de Madrid.

En anteriores redacciones, tanto las anuladas como la referida a la vigente de la MPP01 del S5, el marco legal fue el RPU, entre otros, y esa era la razón de que documentalmente el Plan de Etapas apareciera como documento independiente del EEF en aplicación del Art.62.1, pero el marco legal vigente del presente documento es el de la LSCM, y en dicho cuerpo legal el Plan de Etapas “desaparece” como tal para configurarse como parte de las justificaciones entorno a la eficacia de la gestión y su cuantificación.

Tal es el motivo por el que el Plan de Etapas se incardina dentro de este Documento 4 – SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA Y VIABILIDAD DE DESARROLLO–, documento que pretende aunar las justificaciones económicas en conjunto con las viabilidades técnicas de las compañías y organismos, y las incidencias que el Promotor –JC– tiene sobre dichas potencialidades, tanto por la capacidad económica del sujeto que lo realiza como por el fondo del objeto inmobiliario que este planeamiento desarrolla, y vinculado, a su vez, con las capacidades de gestión de la organización municipal que lo ampara como administración actuante.

2) Orden de prioridades de ejecución de polígonos.

Estimamos, aunque queda claro anteriormente que el S5 tiene 2 etapas, una concluida –la UE1– y otra pendiente –la UE2–, que se han delimitado estrictamente el orden de prioridades de ejecución de las fases de la UE2 pendiente, no a modo de polígonos, sí como estructuración de una urbanización total.

3) Acompañamiento de las dotaciones

Queda razonado y explicado en el Cumplimiento del Art.54.

4) Alternativas de desarrollo en el Plan de Etapas

Ya ha quedado enunciado anteriormente que el Plan de Etapas y las Fases de Ejecución de la Etapa Única pendiente –UE2– se plantea como un cuerpo de desarrollo flexible en el que la JC podrá modificar los extremos pautados siempre que logre justificar una puesta en carga de la urbanización correspondiente que logre contener toda la capacidad de servicio respecto de las redes urbanas.

Por otra parte, también se plantea respecto de las Fases 1 y 3, 2 sub-fases de ejecución, las Fase 1A y 1B así como las Fases 3A y 3B, que dependerán de la marcha económica de la Junta para poder acometerlas de forma única o alternativamente de forma segregada.

1.2. FASES DE EJECUCIÓN UE2. PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS

El Plan Director o Estudio de Fases de Ejecución de la UE2 se redactó con el fin de hacer una aproximación a los costes de urbanización y conexiones exteriores de cada fase de ejecución que se replantea para la urbanización de la UE2 del SECTOR 5 "Terciario-Industrial" de Parla y para poder programar la solicitud de viabilidades, y por ende, las conformidades técnicas con cada una de las compañías suministradoras de servicios.

Desde el punto de vista administrativo, supone una adenda de cumplimiento y programación al Proyecto de Urbanización de la UE2 del Sector 5 "Terciario-Industrial" de Parla.

El PDI es un documento organizativo que pretende, sobre la premisa del Proyecto de Urbanización redactado de la UE2 del Sector 5, el establecimiento de una planificación de la ejecución de las obras de urbanización de la UE2 dado el evidente cambio económico acontecido en los últimos años para poder abordar una actuación de este calibre, sumado al hecho del mantenimiento de la autonomía de la JC en la búsqueda de soluciones al respecto.

Es por ello que se plantea una organización de las **fases de ejecución de la ETAPA 2** que no pueden obviar la necesaria coordinación tanto de las viabilidades de las compañías suministradoras, especialmente de los servicios de electricidad, abastecimiento de agua y saneamiento, además de la carga y equilibrio respecto de los Accesos de la A42, así como de la importancia de la evaluación económica y su procedimiento a incidir en la liquidación reparcelatoria ya en marcha.

Se ha partido de los siguientes datos:

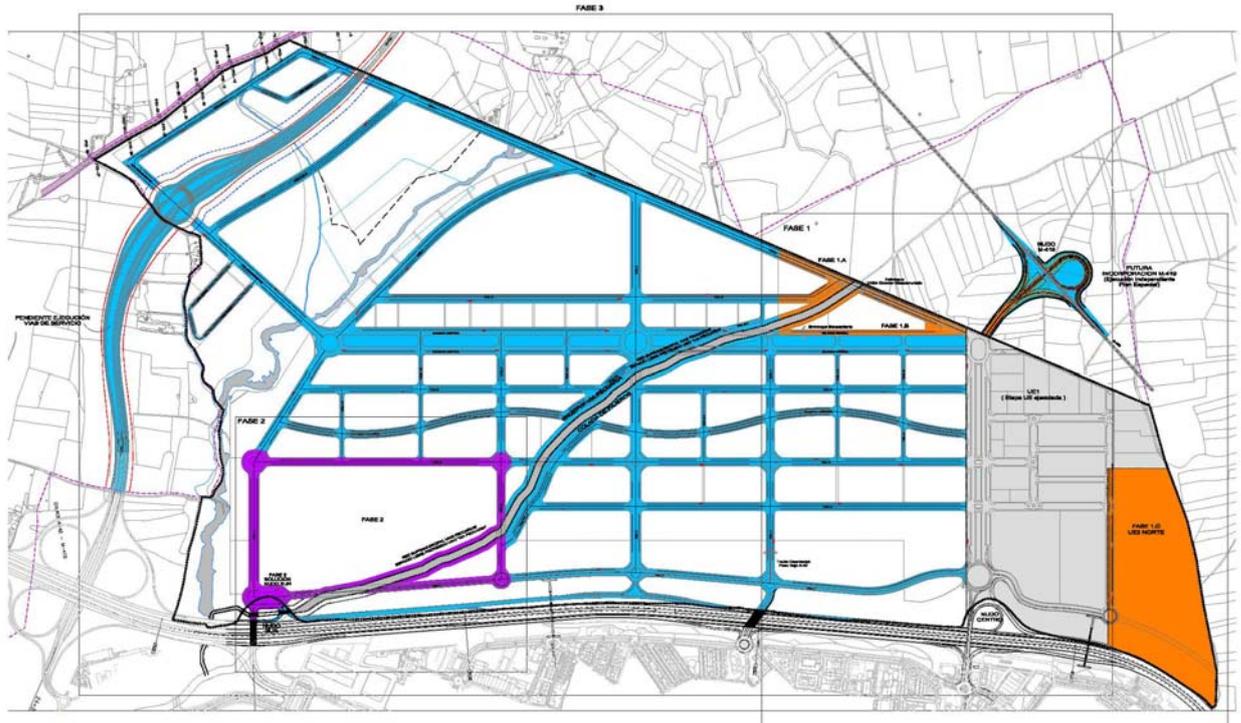
- Proyecto de Urbanización de la UE2 (redactado en el año 2007), ajustado a la última reparcelación propuesta (habiéndose diseñado la red viaria completa, junto con el movimiento de tierras y el capítulo de firmes, pavimentos y los capítulos de redes, a excepción de los trazados eléctricos, en el año 2010).
- Costes de Urbanización de la UE1 del SECTOR 5 "Terciario-Industrial" de acuerdo al Proyecto Modificado de Urbanización, promovida por el Ayuntamiento de Parla y ejecutada en el año 2007-2008 por la empresa Isolux-Corviam.
- Redes de saneamiento y abastecimiento exteriores a la UE2, pero necesarias para conectarse con las infraestructuras previstas en el planeamiento aprobado.
- Informe de viabilidad de suministro para el SECTOR 5 "Terciario-Industrial" del término municipal de Parla emitido por el Canal de Isabel II, de fecha 22 de Julio de 2005 junto con el nuevo Informe de Viabilidad de 4 de Noviembre de 2015.
- Informe de viabilidad, conexiones exteriores y diseño de red para el SECTOR 5 "Terciario-Industrial" de Parla emitido por GAS NATURAL, de fecha 30 de Septiembre de 2005 junto con el nuevo Informe de Viabilidad de MADRILEÑA RED DE GAS de 25 de Noviembre de 2015.
- Informe de IBERDROLA a la solicitud de Energía Eléctrica para el SECTOR 5 "Terciario-Industrial" en Parla de fecha 29 de Junio de 2005 (Determinaciones de la Dirección General de Industria de la Comunidad de Madrid) junto con el nuevo Informe de Viabilidad de Diciembre de 2015.
- Informe de Telefónica España SAU de viabilidad de suministro telefónico a la UE-1 del SECTOR 5 "Terciario-Industrial" de fecha 28 de Agosto de 2006 junto con el nuevo Informe de Viabilidad de 19 de Octubre de 2015.
- Informe de la CH del Tajo donde se indican las medidas a adoptar para salvaguardar la zona de dominio público hidráulico del arroyo Humanejos, así como los puntos de vertido de la red de pluviales de la urbanización.
- Informe de la Demarcación de Carreteras de Madrid del Ministerio de Fomento de Agosto de 2017 en donde se determina la correlación de los Accesos de la Autovía A42 con las Fases de Ejecución de la Urbanización de todo el S5.

1.3. OBJETO, ORGANIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LAS FASES.

Con el objeto de hacer viable la ejecución de la urbanización de la UE2 se determinan varias fases para el inicio y desarrollo de los trabajos.

De este modo, se determina la **autonomía de la UE2NORTE**, como fase independiente – anterior Fase 0- que tiene un tratamiento diferenciado y prácticamente vinculado a la UE1, todas de desarrollo municipal.

Y así, se logra concentrar el trabajo urbanizador sobre la UE2 privada o de la Junta con la determinación de **3 fases de ejecución**.



Actuaciones de las FASES de Ejecución de la UE-2.

La **superficie aproximada de viario de la actuación** correspondiente a las FASES DE EJECUCIÓN DE LA TOTALIDAD de la UE2 es de **816.606,22 m²** de viario a lo que hay que sumar **541.580,57 m²** de zonas verdes y **55.157,45 m²** de zonas verdes en viario, sin incluir las conexiones exteriores a las carreteras M419, M410 y a la A42, pero sí los espacios libres de protección de estas infraestructuras.

Concepto de urbanización	Superficie (m2)
VIARIO	816.606,22
ZONAS VERDES	541.580,57
ZONAS VERDES-VIARIO	55.157,45
ESPACIOS LIBRES M410-A42	109.738,41

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527707106166547707 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

TODA FASE DE EJECUCIÓN, según se indicará en el Proyecto de Urbanización de la UE2, tiene que cumplir con las premisas de entronque de Accesos y solución de sus redes públicas respectivas en las condiciones generales debiendo tener en cuenta las siguientes determinaciones:

1. Con respecto a la movilidad, debe resolver de forma autónoma sus accesos y conexiones de movilidad en especial las determinaciones renegociadas de los accesos al PAU, apoyándose de forma estratégica en la urbanización ya realizada por el Ayuntamiento en la UE1, en el nudo ya construido de la M410 e iniciando las gestiones para producir una nueva salida hacia la M419 incorporando los propietarios externos al ámbito mediante la gestión que determine el Plan Especial actualmente en redacción sobre dicho acceso (Fase 3).

Ha de atender de forma fundamental al Informe de Accesos de la A42 del Ministerio de Fomento (Plano 16-2).

2. Con respecto al saneamiento considerando la salida proyectada en unión al colector mancomunado que discurre a continuación por la zona de la Ermita Industrial.

3. Con respecto a las dotaciones eléctricas, de gas y de telecomunicaciones vendrán determinadas por las consideraciones que respectivamente hagan de los entronques parciales, IBERDROLA con la suscripción de convenios al uso, tantos como requiera cada fase pero estableciéndose un marco común, con MADRILEÑA RED DE GAS mediante la negociación de la Estación reguladora que da viabilidad al ámbito y con respecto a las telecomunicaciones con las necesidades de reparto que dictamine TELEFÓNICA DE ESPAÑA.

4. Con relación al Canal de Isabel II y dependiendo de la proporción de la fase se puede articular una solución lo suficientemente autónoma y provisional de entronque a la red existente en la UE1 y al mismo tiempo negociar los términos de la nueva aducción desde Fuenlabrada.

Por tanto, dada su colindancia con la UE1, se plantea la conexión de todas las redes de servicios con las ya ejecutadas en dicho sector, con la salvedad de las siguientes que deberán ejecutarse junto con esta fase:

1.-Red de Aguas Pluviales: Se ejecutará un colector que discurrirá paralelo a la A42 hasta alcanzar el cauce del arroyo Humanejos, donde previo paso por un tanque de retención se verterán las aguas de lluvia, salvo en el planteamiento de la FASE 1-UE2 en el que de forma provisional se solicitará al Canal de Isabel II una solución temporal para poder acometer la capitalización futura de las obras de urbanización. Dicha solución provisional consistirá en que el saneamiento del desarrollo de las Manzanas M28-42 y 4344 se conecte con el colector Mancomunado existente en paralelo con la vía pecuaria Colada de Pajeros

2.-Red de Aguas Residuales: Se ejecutará un colector que discurrirá paralelo a la A42 hasta alcanzar el emisario Variante de Parla, ejecutándose una hinca independiente bajo la A42, salvo para la solución provisional de la FASE1-UE2.

3.-Red de Energía Eléctrica: Se deberá conectar con la red general de IBERDROLA, de acuerdo con lo que en su momento informe la compañía y con las negociaciones que habrán de realizarse de forma paralela. Desde la redacción de la primera edición del PDI, Iberdrola ha fijado mucho más su posición en el ámbito, dada la conformidad técnica tramitada para la UE2 NORTE.

Todo ello ha derivado en la necesidad de buscar nuevas soluciones de trazado y conexión a la ciudad existente y que pautará sobremanera cualquier fase que se desarrolle.

Descripción de las Fases (Ver Planos P15, P16-1 y P16-3 con Fases de Accesos)**FASE UE2NORTE (FASE 1 INICIAL):**

Permitirá la entrada en carga del desarrollo concentrado de la UE2NORTE municipal de acuerdo a su Proyecto de Urbanización específico, ya aprobado y que necesita modificarse conforme al planteamiento parcelario y de calificación proyectado en el Plan Parcial.

Permite la autonomía de dicha fase y la vinculación al desarrollo ejecutado de la UE1 y del otro margen de la ciudad, que en sí mismo es otra fase que no describimos dado que ya presenta la urbanización completa de su ámbito.

FASES VINCULANTES DE UE2:

Son 3, si bien la última se divide instrumentalmente en 2 estadios –la 3A y la 3B– y permiten ir desarrollando la UE2 paulatinamente en función de la inversión económica que se vaya materializando, con una estrategia de capitalización mediante la enajenación de terrenos propiedad de la JC, utilidad en la que están todos los adjudicatarios juntacompensantes del desarrollo, **primero mediante la puesta en carga de los suelos de uso IC23 en las Manzanas M28, M42 y M4344** situados en la proximidad occidental de la UE1, y posteriormente, con la capitalización de dicha Fase 1, acometer la urbanización del **entorno de la zona de uso comercial GCO al sur de la UE2**, que permite comercializar el suelo de la Junta de Compensación y que habilita para acometer la inversión progresiva de la totalidad del ámbito de la UE2.

FASE 1:

La subdividimos instrumentalmente en Fase 1A y Fase 1B.

Fase 1A. Se corresponde con la UE2 Norte

Fase 1B. Incluye la ejecución del tramo de viario A, desde la rotonda de arranque del acceso a la M419 situada en la UE1 con la que limita hasta las calificaciones GIN.

También incluye la ejecución de los tramos de los viarios extensión del vial B y margen superior del Bulevar Central que junto al viario A dan servicio a las manzanas de la cuña noroeste de la UE2 en su confluencia con el Bulevar Norte junto a la rotonda de arranque del acceso a la M419 situada en la UE1 con la que limita. Estos viarios se ejecutarían en un 80%. Las zonas ajardinadas del Bulevar quedarían sin ejecutar. Permitiría el desarrollo posterior de la fase de la zona oeste de la UE2.

Respecto de la A42 y sus accesos y en seguimiento de la Solución de Accesos aceptada por la DG de Carreteras del Ministerio de Fomento, las obligaciones son:

-Continuidad del tercer carril hasta el enlace centro, con ampliación de la A42 con 2 vías laterales en sentido Toledo hasta el enlace Norte y en sentido Madrid se genera un 4º carril desde Centro hasta enlace Norte.

-Se acomoda la llegada a la rotonda del enlace centro para dotar de dimensiones suficientes a camiones de gran tamaño. En sentido Madrid se amplía el enlace Norte para añadir 2 pasos inferiores.

-Incluirá la urbanización de las dotaciones de zonas verdes y mobiliario urbano proporcionales.

FASE 2:

Posibilita la entrada en carga de la gran manzana comercial GCO, mediante la ejecución de todo el viario perimetral con dichas manzanas, las M74 y M75, viales 1, 2, D y F.

Tiene que tener asociado la solución del Acceso Sur a la A42 y, por tanto, al funcionamiento de sus vías de servicio. Precisamente por esta conexión entra la canalización secundaria de abastecimiento de agua procedente de Parla.

Así y respecto de la A42 y sus accesos, las obligaciones son:

-Continuidad del tercer carril hasta el enlace con Torrejón de La Calzada, ampliándose los enlaces Centro y Sur para un 4º carril. En el enlace a Torrejón se añade un 4ª carril en sentido Toledo para recoger la entrada al tronco de la vía de servicio, y en sentido Madrid se produzca la bifurcación de la vía de servicio.

-Se ejecutan nuevas estructuras sobre la A42 en los enlaces Centro y Sur con nuevos viales de conexión hasta el nuevo hipódromo de Fase 3, así como las pasarelas de Centro y Sur.

-Incluirá la urbanización de las dotaciones de zonas verdes y mobiliario urbano proporcionales.

FASE 3:

Supone la finalización de la urbanización por la capacidad financiera suficiente que se ha tenido que lograr una vez puestas en carga las Manzanas M74 y M75 de uso GCO, con la puesta en carga de los accesos a la M410, M419 y a la 3ª Fase de los Accesos a la Autovía A42, con las siguientes obligaciones:

-Ejecución de la totalidad de las vías laterales en ambos lados entre los enlaces Sur y Centro eliminando los ramales de conexión con el tronco de estos enlaces.

-Se diseña una comunicación entre el PAU5 y Parla con un paso inferior en el PK 22, con vías de dos carriles en ambos sentidos, con ramales de comunicación con la vía lateral sentido Madrid y se diseñan ramales de comunicación entre la vía lateral sentido Toledo y una glorieta del PAU 5 en el PK 22+415, así como los del enlace Parla Centro en el lado de Parla.

La Fase 3 la dividimos en 2 sub-fases de ejecución dada su escala:

Fase 3A.

Con la Fase 3A se acometen las principales líneas troncales del PAU alcanzado de esta forma el cierre de sus potentes anillos: Bulevar Central, Vial A, Vial Sur-A, Vial F, así como el vial transversal número 3 y su entronque con la M410.

Incluirá la urbanización de las dotaciones de zonas verdes y mobiliario urbano proporcionales.

Fase 3B

Es la total finalización de la urbanización, con las dotaciones complementarias de las anteriores fases y la total ejecución de los niveles secundarios de movilidad existentes.

En ella se incluiría la Fase de remates finales de la totalidad de la UE2 además de las dotaciones de zonas verdes y mobiliario urbano correspondiente, así como la urbanización de la parcela CEQ-1, y su entronque con la M419 y la solución final de los Accesos a la A42. Se producirá de roma simultánea a la Fase 3A.

Se producen los siguientes repartos de superficies de viario de urbanización a ejecutar que generan nos determinados porcentajes de costes sobre el Estudio Económico Financiero de Viabilidad del Plan Parcial.

FASES VINCULANTES DEL PDI			
FASE	Sub-fase	PEC	
		% ejecución	m ² VIARIO
1	Fase 1A (UE2N)	0,70%	5.745,42
	Fase 1B	5,30%	43.315,77
2	Fase 2	13,68%	111.675,22
3	Fase 3	80,32%	655.869,82
TOTAL FASES		100,00%	816.606,22

NOTA.

Se ha anulado la concentración de carga de Zonas Verdes sobre la Fase 3B, ya que se realizarán en cada fase de ejecución de forma proporcional

1.4. ACLARACIONES SOBRE LA INCIDENCIA ECONÓMICA Y SUS PROCEDIMIENTOS

El Documento y Análisis de las Fases de Ejecución será un documento anejo al Proyecto de Urbanización, al que éste se vincula, y que trata de articular las fases de ejecución de la UE2.

(Ver Planos P15-16)

Hay que tener en cuenta que ante todo es un documento versátil que hace de soporte en la negociación sobre las conformidades técnicas con las compañías suministradoras.

Con independencia del trámite de negociación con la compañías, los propietarios afectados por una fase a desarrollar, bien sea vinculante como si no, pero sobre la base de una actuación a desarrollar, generarán un determinado **Proyecto de Urbanización específico de fase**, que producirá un coste de ejecución que, en principio, salvo que sean terrenos de la Junta, se posibilitará porque las parcelas afectadas por dicha fase pertenecerían a unos propietarios que tienen parcelas en otras zonas del PAU sobre las que se transmitiría el diferencial de la carga de la parcela urbanizada en dicha fase, salvo que no dispongan de otras parcelas y la carga deba permanecer.

Tal procedimiento se documentará mediante un Anexo justificativo del alcance de la carga corriendo la Junta de Compensación con los gastos de transferencia de la carga a otras parcelas del sector, como operación complementaria del Proyecto de Compensación, para que en conjunto quede salvaguardado el conjunto.

Igualmente, el propietario podrá optar por mantener la carga equivalente de las parcelas afectadas, si bien en tal caso, no se podrá proceder con la obtención de licencia de primera ocupación y/o acta de funcionamiento de la actividad correspondiente hasta que quede saldada la diferencia de carga de urbanización con la Junta o quede garantizada de la forma en la que la Junta estime oportuno.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527707106166547707 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

2. ESTUDIO ECONÓMICO FINANCIERO

2.1. ELEMENTOS DE RESTRUCTURACIÓN ECONÓMICA

El presente Plan Parcial presenta una serie de ajustes en la definición económica de la urbanización y de la viabilidad del ámbito en la búsqueda por economizar distintos aspectos de los planteamientos urbanizadores anteriores que son los que se plasmaron como carga de urbanización en la Reparcelación inscrita el Diciembre de 2012.

Entre los distintos elementos de economía de la Urbanización del PAU5, tenemos los relacionados con la GESTIÓN URBANÍSTICA y los relacionados con los aspectos de obligaciones de suministro y constructivas que denominamos DE URBANIZACIÓN.

De forma particular el aspecto de racionalización fundamental respecto de la Gestión Urbanística es la eliminación de la partida de Gestión pasando a ser realizada directamente por la Junta de Compensación.

Entre los elementos DE URBANIZACIÓN, hemos de destacar los siguientes elementos de ahorro / valoración:

- 1. Mejoras en la definición constructiva de la urbanización y racionalización de criterios de calidad general del sector.**
- 2. Afianzamiento de soluciones provisionales respecto del funcionamiento de las Fases 1 y 2 para su generación financiera.**
- 3. Modificación del Proyecto de Accesos y Vías de Servicio de la A42, con la práctica eliminación las vías de servicio hasta la M50 y la simplificación de los accesos tanto centro como sur al ámbito y con la incorporación de pantallas acústicas**
- 4. Eliminación de pasos de conexión a la ciudad existente superfluos justificados en las determinaciones del nuevo Estudio de Tráfico y en el funcionamiento del acceso a la M419.**
- 5. Negociaciones tanto de la cuantificación del Convenio de Gestión con el Canal de Isabel II depurando la intensidad edificatoria del ámbito, como con respecto a las determinaciones dimanadas de la Resolución de la Dirección General de Industrial respecto de la electrificación del sector.**

2.2. ESTUDIO DE VIABILIDAD ECONÓMICA DEL SECTOR.

FASE DE EJECUCIÓN Y CUANTIFICACIÓN

La viabilidad económica del sector se presenta como el conjunto de costes necesarios para llevar a cabo la urbanización del Sector 5 en todos sus extremos y necesidades al día de hoy, es decir **sin el cómputo de los gastos ocasionados hasta Enero de 2021, es decir, los Costos pendientes**, por la Junta de Compensación y teniendo, a su vez, como pauta la base del Convenio adicional de suelo sobre el cual los gastos externos descritos en las cargas exógenas al sector están repartidas en un 85-15% entre la Junta de Compensación y el Ayuntamiento de Parla por razón del aprovechamiento adicional del 15% acordado en favor del Ayuntamiento como premisa del desarrollo del ámbito desde su aprobación en el seno del Plan General en 1997.

En los conceptos de gastos tenemos estos grandes capítulos:

A) OBRAS DE URBANIZACIÓN

En las Obras de Urbanización describimos de forma cuantitativa el alcance de las obras de urbanización interiores pendientes en conjunto con todos los elementos de obligatoria conexión tanto en los aspectos de suministros como de movilidad, así como de los convenios principales con las compañías suministradoras y todos los gastos necesarios para el entronque externo del sector (Accesos).

Se ha incluido en la valoración de la Edición Final los costes de instalación de Pantallas Acústicas tanto en la A42 como en la M410.

B) GASTOS DE ADMINISTRACIÓN

En los Gastos de Administración se presentan los costes pendientes aproximados del desarrollo de la compensación mediante la fórmula de la Junta de Compensación teniendo en cuenta los importantes gastos ya realizados en el entorno de la Inscripción del Proyecto de Reparcelación.

C) GASTOS DE SERVICIOS

En los Gastos de Servicios se presenta los distintos conceptos de honorarios técnicos sobre proyectos pendientes a la fecha de esta redacción de Julio de 2019.

D) INDEMNIZACIONES

Sobre este concepto se proyecta una estimación de indemnizaciones pendientes teniendo en cuenta que las expropiaciones a acometer por la Junta de Compensación por concepto de desarrollo de nudos viarios externos al sector figuran dentro del concepto de Obras de Urbanización.

A) OBRAS DE URBANIZACIÓN

A) GASTOS OBRAS DE URBANIZACIÓN		
	ACTIVIDAD	pendiente
obr	1 Obras de Urbanización	96.326.828,65
obr	2 Demoliciones	1.156.144,15
obr	3 Addenda Canal Isabel II (*)	15.938.104,56
obr	4 Reforestación Cantueña	1.502.530,00
obr	5 Accesos A42 - FASE 1	6.500.000,00
obr	6 Accesos A42 - FASE 2	7.500.000,00
obr	7 Accesos A42 - FASE 3	16.000.000,00
obr	8 Obra M410	3.202.349,05
obr	9 Obra Final Nudo M410	500.000,00
obr	10 Vías Servicio M410	3.500.000,00
obr	11 Expropiaciones futuras	3.000.000,00
obr	12 Reparación Taludes Nudo M410	65.100,00
obr	13 Convenio Electrificación	12.000.000,00
obr	14 Traslado Olivos (Aviveramiento)	300.000,00
obr	15 Descontaminaciones adicionales	480.000,00
obr	16 Nudo Enlace M419	2.221.000,00
	Subtotal GASTOS OBRAS	170.192.056,41

Coste urbanización	
77.577.590,90	Viario 95 Euros/m2
3.555.000,00	Pantallas A42-M410
13.539.514,25	ZV 25 Euros/m2
1.654.723,50	ZV-VIA 30 Euros/m2
96.326.828,65	

Obras externas conjuntas entre UE1 y UE2

Addenda Canal Isabel II	15.938.104,56
Accesos A42	30.000.000,00

(A dichas cantidades se aplica el reparto de 15-85% entre la UE1 y la UE2 según la cuenta

(*) Nota: El promotor de la actuación deberá contribuir a la financiación de las infraestructuras necesarias para asegurar la conexión con las redes generales adscritas al Canal de Isabel II Gestión, proporcionalmente a su demanda de vertido, aplicándosele a esta las repercusiones unitarias iniciales recogidas en la Cláusula Cuarta de la Adenda al Convenio de Gestión Integral de la Distribución para la Ejecución de Infraestructura Hidráulicas de Saneamiento de fecha 30 de Julio de 2008.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527707106166547707 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

B) GASTOS DE ADMINISTRACIÓN

B. GASTOS ADMINISTRATIVOS			
		ACTIVIDAD	pendiente
ad	1	Alquiler de oficina	120.000,00
ad	2	Administración	350.000,00
ad	3	Tasas ayto, notaria, registro.	60.000,00
ad	4	Publicaciones BOCM, BOE, Periodicos	8.000,00
ad	5	Gastos financieros avales	200.000,00
ad	6	Publicidad (logos, cartel, calendario)	50.000,00
ad	7	Correo - Otros gastos oficina	10.000,00
ad	8	Exp administrativo Urbanización	910.000,00
ad	9	Publicaciones BOCM Urbanización	2.000,00
ad	10	Public. BOCM Modifs. Plan Parcial	32.000,00
ad	11	As. jurídica	60.000,00
ad	12	Prevision Indemnización jurídica	1.500.000,00
ad	13	Tasas Catastrales	270.000,00

C) GASTOS DE SERVICIOS

c) GASTOS SERVICIOS			
		ACTIVIDAD	pendiente
ser	1	Servicios Topografía	15.000,00
ser	2	Servicios Consultoria DF	875.000,00
ser	3	Servicios Ecocat. Hnos Lopez ampliacion	14.402,75
ser	4	Servicios Prof. Auditoría	42.845,00
ser	5	Proyecto de Ejecución A42	384.000,00
ser	6	Dirección Obra A42	220.000,00
ser	7	Estudio de tráfico ETT adicional A42	6.000,00
ser	8	Proyecto VS M410	50.000,00
ser	9	PE M419	30.000,00
ser	10	Proyecto M419	60.000,00
ser	11	Vigilancia Sector	350.000,00

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527707106166547707 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

De esta forma obtenemos mediante adición de los distintos conceptos de gastos el volumen económico total para la compleción del desarrollo, teniendo en cuenta que los Gastos de Obras de Urbanización, Administrativos y de Servicios tienen implicado el IVA del 21%, mientras que las Indemnizaciones es un concepto adicional sin impuesto imputado:

RESUMEN ESTUDIO ECONÓMICO TOTAL DIC-2020

Nº	Capítulo	
1	OBRAS DE URBANIZACIÓN	170.192.056,41
2	ADMINISTRACIÓN	3.572.000,00
3	SERVICIOS	2.047.247,75
	TOTAL COSTES DESARROLLO	175.811.304,16
	TOTAL COSTES CON 21%IVA	212.731.678,03
4	INDEMNIZACIONES PENDIENTES	7.000.000,00

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527707106166547707 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

2.2.1. FASES DE EJECUCIÓN Y CUANTIFICACIÓN

Con el monto de **212.731.678,03 Euros** de coste total de urbanización IVA incluido pendiente para el total desarrollo del ámbito del Sector 5 –incluido el coste de urbanización de la UE2 Norte–, estimamos los siguientes costes directos de Urbanización para cada una de las fases, teniendo en cuenta las siguientes derivadas:

-Los Gastos de Administración hay que considerarlos como una proyección de costes en el tiempo y debe ser aplicado en tal sentido y de forma proporcional a dicho tiempo.

-Los Gastos de Servicios son una imputación directa a cada misión específica con independencia de los conceptos de proyecto y DF que se aplicarán de forma proporcional a la superficie de actuación.

-Las Indemnizaciones son gastos puntuales a evacuar en los tiempos acordados en cada caso.

FASES VINCULANTES DEL PDI				
FASE	Sub-fase	PEC		
		% ejecución	m ² VIARIO	€
1	Fase 1A (UE2N)	0,70%	5.745,42	545.814,43
	Fase 1B	5,30%	43.315,77	4.114.998,15
2	Fase 2	13,68%	111.675,22	10.609.145,43
3	Fase 3	80,32%	655.869,82	62.307.632,90
TOTAL FASES		100,00%	816.606,22	77.577.590,90

URBANIZACIÓN ADICIONAL ZV PROPORCIONAL A FASES				
Adicional				
			m ² ZV	€
ZV			541.580,57	13.539.514,25
ZV-VIA			55.157,45	1.654.723,50

92.771.828,65

PANTALLAS ACUSTICAS -Dic.2020				
Ad.Ob.URBZ				
		Coste €/ml	ml	€
A42	6 metros h.	900,00	3.500,00	3.150.000,00
M410	3 metros h.	360,00	1.125,00	405.000,00

3.555.000,00

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527707106166547707 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

2.3. CUMPLIMIENTO DEL RDL 7/2015 TR DE LA LEY DEL SUELO Y REHABILITACIÓN URBANA ESTATAL

El TRLS en su artículo 22 dice:

"4. La documentación de los instrumentos de ordenación de las actuaciones de nueva urbanización, de reforma o de renovación de la urbanización y de las actuaciones de dotación deberá incluir un informe o memoria de sostenibilidad económica en el que se 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 al prestación de los servicios resultantes, así como la suficiencia y adecuación del suelo destinado a usos productivos"

Respecto de la SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA del nuevo desarrollo, es el presente Plan Parcial el que se obliga a presentar las siguientes conclusiones:

(Hay que tener en cuenta que dicho marco se refiere a la sostenibilidad económica de la foto final del desarrollo y teniendo en cuenta que el mantenimiento pase a realizarse por el Ayuntamiento, cuestión que tendrá una plausible negociación por razón de las referencias a la constitución de Entidad Urbanística que hace el PAU en su documento de aprobación definitiva, si bien sobre una cuestión no de su potestad) y que será negociada en la formalización del régimen estatutario de las EUCC a las distintas recepciones de las fases de ejecución.

-Costes de mantenimiento de viario		
(Pavimentación-alumbrado-saneamiento)	1,50 €/m2/año	
-Costes de mantenimiento de zonas verdes		
(Libres-Zonas Viarias)	0,75 €/m2/año	
	596.738,02 m2	447.553,52€
Total Costes anuales		1.685.344,98€
Retorno Punto Limpio		-250.000,00€
Total Mantenimiento		1.435.344,98€

(Por otra parte, no se producen gastos justificables de forma directa en el Presupuesto Municipal por el incremento de población al ser un desarrollo no-residencial)

Total GASTOS ANUALES	1.435.344,98€
-----------------------------	----------------------

Ante ello, se producen unos ingresos anuales por concepto de Impuesto de Bienes Inmuebles tanto de suelo como construcción

Total IBI (Suelo+ Construcción)	22.794.484,00€
--	-----------------------

Por tanto, se produce un impacto en la Hacienda Pública claramente POSITIVO de cerca de 20 millones de euros anuales dado que los ingresos que generará el Ayuntamiento de Parla con el desarrollo del sector son superiores a los gastos productivos. A su vez, se produce una evidente suficiencia y adecuación de los suelos productivos, TODOS LOS SUELOS CALIFICADOS SON DE ESTA NATURALEZA, destinados a actividades económicas de toda índole tanto de carácter industrial, dotacional y/o terciaria.

Tales extremos son expuestos con mayor alcance y especificidad en el ANEXO 14 de SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA MUNICIPAL -Ver Documento 5 Anexo14 corregido-.

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527707106166547707 en <https://sede.ayuntamientoparla.es>

En Madrid, Enero de 2021

EL PROMOTOR

Junta de Compensación

Sector 5 "Terciario-Industrial" de Parla (M)

EL ARQUITECTO


José Ramón Navarro Conde

Miguel Bermejo Artalejo

Patricia García-Rivera Bermejo

Autenticidad verificable mediante Código Seguro Verificación 13527707106166547707 en
<https://sede.ayuntamientoparla.es>

