

AYUNTAMIENTO DE MADRID

Jefa de servicio del Servicio Jurídico
Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad

D. Jorge Nacarino Morales mayor de edad, vecino/a de Madrid, con DNI [REDACTED], en su calidad de Presidente y Representante Legal de la Federación Regional de Asociaciones Vecinales de Madrid (FRAVM), con domicilio social en Madrid en el número 24 1º 1 de la calle San Cosme y San Damián, código postal 28012

EXPONE:

Que sometido a información pública según anuncio en BOCM 287 de 2 de diciembre de 2024 la solicitud de Licencia de actividad temporal para la construcción del circuito e instalaciones complementarias, necesarias para el desarrollo de la celebración del "GP F1 Madrid" que se pretende celebrar en el mes de septiembre de 2026 con una duración 4 días, presentada por la Institución Ferial de Madrid (IFEMA), que corresponde con la identificación nº 350/2024/20062, y dentro período de información pública abierto hasta el 2 de enero de 2025 incluido, formula ante el Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid las siguientes:

ALEGACIONES

Consideraciones previas:

El 30 Julio de 2024, en tiempo y forma se presentaron alegaciones (nº de registro 2024/1064646) sobre "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", referido al anteproyecto de actividad de la Fórmula 1, de la que hasta el momento **no se ha recibido ningún tipo de contestación**.

En el anuncio de la Licencia de actividad temporal que aquí se alega, el Delegado del área de gobierno informa que "*se está trabajando en el plan especial que permitirá habilitar los nuevos usos del terreno, así como en su evaluación ambiental, la cual se espera obtener a principios de enero*" y "*estamos trabajando ya en la licencia. Porque, lógicamente, hay que licenciar todas estas actividades, especialmente en un plazo breve, porque las obras deberán comenzar a lo largo del próximo 2025*". Que se adelante la licencia a estos trámites compromete el propio procedimiento de alegaciones, tanto por presentarse la **documentación incompleta como por obviar trámites previos necesarios para la obtención de la licencia**.

Este hecho resulta especialmente gravoso, cuando en **la propia documentación del proyecto licenciado se reconoce un impacto determinante en la vida de las personas residentes en el entorno del proyectado circuito**, sin embargo no parece que el Ayuntamiento atienda las afecciones de las personas afectadas, toda vez que lleva adelante un plan especial no resuelto y un proceso de otorgación de licencia haciendo caso omiso al procedimiento de información pública, adelantando fases que no deberían realizarse sin haber resuelto la atención a lo que alegue la ciudadanía de Madrid.

Es sobradamente conocido que en las intenciones de IFEMA está incorporar además al circuito carreras de F2 y F3, sin que la documentación haga ningún tipo de referencia ni consideración al respecto. Es de señalar que, aun concentrándose en el mismo periodo, **el impacto de estas carreras se acumula sobre el producido por la F1**, siendo especialmente **alarmante** en variables como el **impacto sonoro donde ya extralimita lo admisible**. Además de no especificar los días concretos que incluyan las prueba de seguridad previa, las pruebas en sí mismo, los entrenamientos clasificatorios y los días de la competición propiamente, yéndose a los cuatro días que solo se explicitan en este momento.

Por lo anterior, nos vemos en la obligación de repetir buena parte de nuestros planteamientos previos y alegaciones hechas en julio del presente año 2024, al apreciar desatención a las mismas y por si fuera oportuno proteger los derechos ciudadanos mediante litigio, dejando constancia de los mismos.

Ante la pretensión municipal de crear 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 colisionará con 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, tuvieran entre sus prioridades la preocupación por la **salvaguarda de los derechos de las personas** que residen en el municipio. Como parece que esta precaución no se está produciendo, nos permitimos el enumerar a continuación las que, a nuestro entender, el Ayuntamiento está obviando:

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 (CO₂, NO_x, 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.



Carrera F1 - 1 hora Leq (dBA)

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 “masclatá” 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 presentada en su momento incluía 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 señalaba el Documento Ambiental inicial.

En las alegaciones haremos referencia al Informe del Departamento de Control Acústico incluido en el expediente de la solicitud de licencia.

Parece obvio que **sería necesario tener en cuenta la distancia entre el circuito y las viviendas más próximas**, que oscilan desde 34 metros en la 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, sino 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, Valdebebas, Villa Rosa ni San Lorenzo, así como tampoco en Pinar del Rey o Canillas, que son las zonas residenciales más cercanas. Parece necesaria la inclusión de mapas de isófonas 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 de la administración municipal y de los promotores de los eventos 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 europea¹ e incluso fuera del continente². Por no hablar de que las experiencias más recientes de circuitos urbanos no parecen tener muy buenos resultados³ ni cosechan buenas opiniones entre los pilotos⁴.

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 relevancia⁵

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 coherar 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 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.

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

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

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

⁴ <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/>

⁵ <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

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.

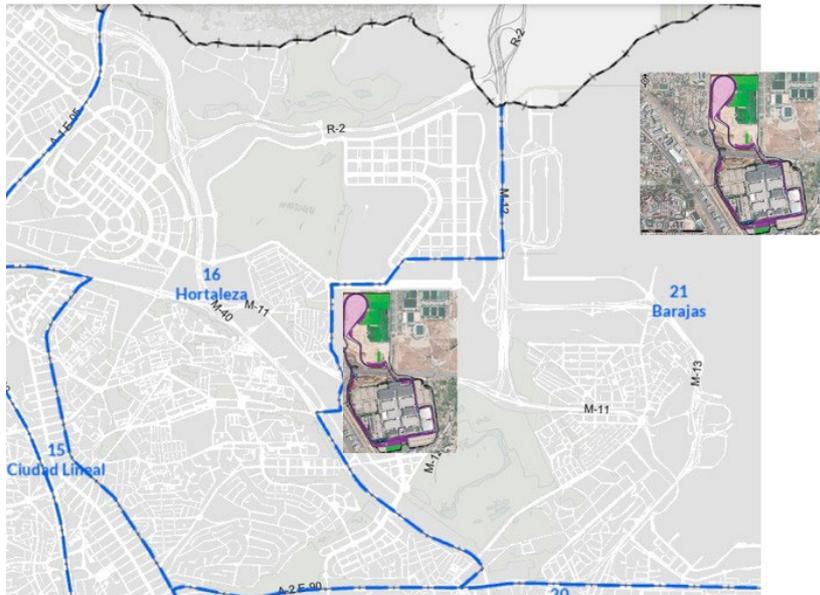
... debemos señalar que estos derechos han adquirido también una dimensión positiva en relación con el libre desarrollo de la personalidad, orientada a la plena efectividad de estos derechos fundamentales. En efecto, habida cuenta de que nuestro texto constitucional no consagra derechos meramente teóricos 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 inicial no señala los niveles de gases contaminantes y dañinos para la salud humana (NO₂, CO₂, CH₄ y gases fluorados como incluyendo hidrofluorocarbonos (HFC), perfluorocarbonos (PFC) y hexafluoruro de azufre (SF₆)) 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 inicial 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 (**LEPAR**). 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 anterior, a continuación concretamos nuestras alegaciones a la Licencia de actividad temporal para la construcción del circuito e instalaciones complementarias, necesarias para el desarrollo de la celebración del "GP F1 Madrid" solicitada por la Institución Ferial de Madrid.:

A L E G A C I O N E S

PRIMERA: Por todo lo expuesto en el apartado de consideraciones previas, parece razonable decir que un proyecto como el que se describe, requiere de un estudio pormenorizado y detallado del impacto ambiental, y por tanto que la licencia debe analizar 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**.

Así, teniendo en cuenta que el Informe del Departamento de Control Acústico incluido en el expediente de la solicitud de licencia expone que:

“La zona residencial donde se prevé más afección, son las calles Francisco Umbral y Florentino Rodríguez Alonso:

- Valor diario L_d : Nivel > 70 dBA. Superación > 12 dBA
- Valor L_{k_{eq}, T_i} :
 - o F1: Nivel > 80 dBA. Superación > 20 dBA
 - o F2: Nivel > 80 dBA. Superación > 20 dBA
 - o Supercopa Porsche: Nivel > 85 dBA. Superación > 25 dBA

Otra zona residencial donde se prevé superación es el entorno de las calles Mota del Cuervo, Ramón Power y Florencio Castillo:

- Valor diario L_d : Nivel > 60 dBA. Superación > 2 dBA
- Valor L_{k_{eq}, T_i} :
 - o F1: Nivel > 80 dBA. Superación > 20 dBA
 - o F2: Nivel > 80 dBA. Superación > 20 dBA
 - o Supercopa Porsche: Nivel > 75 dBA. Superación > 15 dBA

Además, se generará una afección en las oficinas existentes en la avenida del Partenón:

- Valor diario L_d : Nivel > 70 dBA. Superación > 7 dBA
- Valor L_{k_{eq}, T_i} :
 - o F1: Nivel > 75 dBA. Superación > 10 dBA
 - o F2: Nivel > 75 dBA. Superación > 10 dBA
 - o Supercopa Porsche: Nivel > 85 dBA. Superación > 20 dBA

De acuerdo con el estudio acústico, dados los altos niveles de emisión, la elevada distancia entre el circuito y las edificaciones afectadas, así como las características de emisión de las fuentes de ruido, no es posible disponer barreras acústicas que permitan una reducción significativa en los niveles de inmisión”

Que el informe añade:

*“ De acuerdo con el estudio acústico, dados los altos niveles de emisión, la elevada distancia entre el circuito y las edificaciones afectadas, así como las características de emisión de las fuentes de ruido, **no es posible disponer barreras acústicas que permitan una reducción significativa en los niveles de inmisión,**”*

Para, finalmente, en las consideraciones del Departamento de Control Acústico decir:

“Una vez analizado el estudio acústico asociado con el Documento Ambiental del

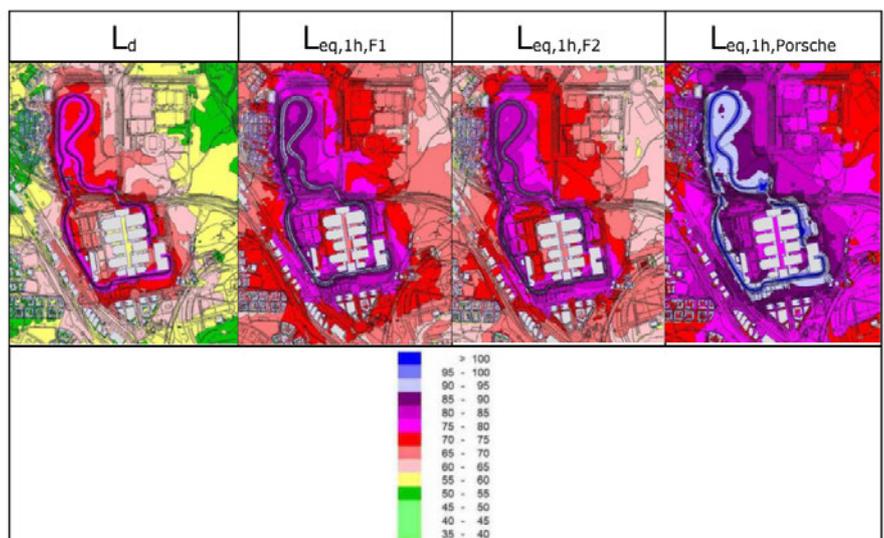


Ilustración 4. Situación post-operacional durante el día de competición. Nivel L_d y Niveles $L_{eq,1h}$ de cada carrera

Proyecto Circuito IFEMA Madrid, se realizan las siguientes consideraciones:

- Las viviendas próximas al circuito **estarán expuestas a elevados niveles sonoros**. Los valores de Ld diario y Lkeq, 1 h, **superan los valores límite de inmisión establecidos en el RD 1367/2007**, de 19 de octubre. Estos indicadores se han determinado considerando los vehículos como única fuente de emisión, no se han tenido en cuenta otros focos sonoros asociados al evento.
- **No se ha evaluado el cumplimiento de los Objetivos de Calidad Acústica**, conforme a lo establecido en el artículo 15 del RD 1367/2007, considerando la contribución del evento deportivo completo (entrenamientos, carreras, exhibiciones, etcétera) sobre los niveles sonoros ambientales existentes.
- El estudio acústico **no propone ninguna medida correctora** para minimizar el impacto acústico durante la celebración del evento deportivo.
- No se ha evaluado tampoco la afección acústica durante la fase de obras y, consecuentemente, no se establece ninguna medida correctora.”

Que **este nivel de ruido lo hace inadmisibles y por tanto es suficiente como para que la licencia que pueda ampararlo no tenga ningún tipo de justificación.**

Que siendo una actividad que, si bien puede tener relevancia económica para sus promotores, no va a suponer ningún tipo de beneficio generalizado para la población, al tiempo que sí **puede causar graves perjuicios a un amplio grupo de residentes**, como muestran los mapas de impacto acústico del proyecto del Informe del Departamento de Control Acústico.

Que la necesaria **vigilancia y control de las administraciones para garantizar la seguridad y salud de los residentes no puede verse condicionada** por el supuesto interés de un evento privado de carácter deportivo.

Y que **no se puede obviar 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.

Proponemos la denegación de la licencia solicitada.

SEGUNDA - también en lo relativo al **ruido, seguridad acústica, minimización del ruido y seguridad jurídica.**

Asistimos con perplejidad a la consolidada tendencia, por su elevada frecuencia, de solicitar y conceder la suspensión de los valores máximos de emisión contenidos en el artículo 15 de la OPCAT, atendiendo a la supuesta excepcionalidad, recogida en el artículo 19 de la mencionada ordenanza, de los cada vez más numerosos eventos que se realizan en IFEMA y en el resto de la ciudad, dicho sea de paso.

Según recoge la RAE, se entiende por excepcional aquello “ *Que constituye excepción de la regla común.*” o “ *Que se aparta de lo ordinario, o que ocurre rara vez.*”, mientras que el término habitual sería aquello “ *Que se tiene por hábito.*” o “ *dicho de una cosa: Que existe o se da normalmente o con frecuencia.*”

Da la sensación que el Ayuntamiento de Madrid podría estar confundiendo ambos términos, en la autorización de un gran número de eventos en IFEMA, pervirtiendo lo que, a nuestro entender, pretendió el legislador en su día al incluir el artículo 19 de la OPCAT, destinado a eventos como fiestas patronales o populares que se hacen una vez al año y no a eventos ruidosos que se hacen de forma concatenada cada semana en un mismo lugar. En estas situaciones, no puede tomarse cada evento por separado, sino atendiendo a la totalidad de la actividad en ese espacio.

Si además tenemos en cuenta la falta de seguridad jurídica del proyecto, al no estar debidamente recogido en la LEPAR que es la ley superior a la que debe responder la OPCAT, **pedimos que no pueda admitirse la asunción de que la F1 sea un evento de excepcional interés susceptible de suspender los límites máximos de emisión contenidos en el artículo 15 de la OPCAT**, siendo ésta la solución que propone el estudio acústico de fecha 12 de noviembre de este año.

	<p>Por lo tanto, después de proponer y comprobar la eficacia de diferentes medidas técnicamente posibles, introducimos la necesidad de autorizar los eventos previstos en la zona como eventos de excepción, considerando que, como se ha demostrado, estos eventos no representan molestias demasiado elevadas para la mayoría de la población a pesar de que no respetan todos los parámetros exigidos por la zonificación acústica y dichas molestias se producirán en un periodo muy reducido de tiempo (unas 13 horas al año, durante 3 días).</p> <p>Dado que el evento en su conjunto en cuestión es un evento «de carácter oficial, cultural, religioso o similar», es necesario, para la organización del evento, solicitar una excepción a los límites acústicos sobre la base del artículo 19 del OPCAT «la modificación o suspensión temporal de los niveles máximos de emisión sonora establecidos en el artículo 15, a petición de los organizadores y en relación con las zonas afectadas, previa evaluación de su impacto acústico».</p>
---	--

TERCERA Impacto Ambiental y movilidad

La solicitud de Licencia se soporta en un estudio de análisis ambiental tramitado como simplificado, justificando el hecho en que los espacios de actuación no se corresponden con los de la Red Natura. (Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental).

El documento describe en sus conclusiones múltiples efectos, sin que se haga evidente que su impacto no resulte relevante tanto para el entorno como para los residentes en las zonas próximas al circuito.

Parece inevitable la **fuerte afección a la movilidad de la zona**, no solo durante la carrera y entrenamientos sino durante todo el proceso de montaje y desmontaje de la instalación sobre la vía pública. Estaremos de acuerdo, por tanto, en que las personas residentes en el entorno donde se plantea el circuito son una parte relevante del “contexto ambiental” del mismo. La afección sobre la movilidad de esas personas es razón suficiente para **no otorgar la licencia**, ya que no puede cursarse una licencia de actividad, sin que se haya definido y concretado un estudio alternativo de movilidad para los residentes, con nuevas conexiones y posibilidades.

Las afecciones al espacio público, que quedan detalladas en la documentación del Plan de movilidad actual, no tienen en consideración la problemática que supone para los residentes, y se circunscriben a concluir: *“El documento muestra que, en términos de movilidad, tras garantizar los refuerzos indicados, el recinto cuenta con capacidad suficiente para poder albergar las entradas y salidas de los asistentes cada uno de los tres días de celebración del Gran Premio. Además, muestra la existencia de alternativas de acceso a los barrios de Las Cárcavas y de Valdebebas, los más próximos al recinto”.*

Si tenemos en cuenta el cronograma que se plantea y la actualidad de la movilidad de la zona queda en evidencia la precariedad de los planes de movilidad previstos para solventar la situación desde Junio a Octubre de cada año: 5 meses en los que se impide la circulación por vías públicas relevantes para el día a día de los residentes, trabajadores y visitantes de la zona, dificultando el acceso general y en particular de

- Transporte regular de la EMT para la conexión con la red de metro (L171)
- Transporte personal para acceder a centros escolares (CEIP Zaragüeta)
- Transporte personal para acceder a centros de salud de referencia
- Transporte personal para acceder a parques públicos y áreas de esparcimiento deportivo

Debe asimismo tenerse en cuenta que en el entorno hay dos grandes zonas verdes (Parque Forestal Valdebebas y Parque Juan Carlos I), que se integran dentro del proyecto del Bosque Metropolitano, donde además de la flora habitan múltiples especies que se verán afectadas.

Todo ello avala, a nuestro entender, la **denegación de la licencia solicitada**.

CUARTA- Seguridad

El desarrollo de la **SEGURIDAD DEL CIRCUITO**, tanto para los participantes, como para los trabajadores, es una pieza fundamental de la Licencia de Actividad. No se ha observado en la documentación un estudio técnico sobre los RIESGOS y la SEGURIDAD DEL CIRCUITO.

Igualmente importante nos parece que en el proyecto no se identifica un **protocolo de seguridad** que tenga en cuenta cómo afecta la actividad a la **seguridad de las zonas aledañas al circuito**. Debe tenerse en cuenta que se depositan grandes cantidades de combustible en una zona muy próxima a viviendas, así como que se modifican los itinerarios de urgencias para vehículos de bomberos, ambulancias, policía, etc... durante meses, para el acceso a viviendas y negocios de las zonas de Cárcavas, Valdebebas, Villa Rosa y San Lorenzo.

Consideramos, por tanto, que al no definirse ni concretarse el **protocolo de seguridad** inherente al circuito, desde distintas perspectivas:

- La seguridad de los corredores y los equipos técnicos
- La seguridad de los asistentes y participantes en el evento

Y algo que no hemos conseguido identificar en la documentación

- La seguridad de las zonas aledañas al circuito

Debe denegarse la Licencia de actividad solicitada ante el alto riesgo manifestado.

QUINTA - Iluminación

El **PROYECTO** sobre la **ILUMINACIÓN** durante las obras y la propia competición, elemento fundamental de seguridad para un correcto desarrollo, no está presentado ni desarrollado de una forma técnica, operativa, etc. pues, al parecer, no se puede utilizar ningún elemento urbano municipal de la iluminación actual. No existe un estudio técnico sobre la iluminación y sus afecciones al entorno durante días enteros de usos constantes. No hay un informe técnico de la retirada de esta iluminación una vez desmontado el posible circuito urbano. Será un alumbrado de iluminación provisional con los riesgos que puede conllevar. No existe un estudio y documento técnico del desarrollo de la instalación de iluminación para este circuito que cuente con el aval de las autoridades técnicas pertinentes. No existe el permiso (al no existir el informe técnico) del Servicio de Alumbrado Público del Ayuntamiento de Madrid. En definitiva, la improvisación, el querer corregir sobre la marcha, no parecen buenos elementos para un proyecto de esta envergadura, por lo que creemos conveniente que, por este defecto también, se **deniegue la Licencia de actividad solicitada**.

SEXTA - Recursos públicos de inversión

No hemos encontrado ninguna alusión ni desarrollo en cuanto a los **RECURSOS PÚBLICOS** para el desarrollo del proyecto, tanto del montaje previo (meses de junio, julio, agosto y septiembre de 2026) como durante las carreras (no se llega a concretar qué tipo de carreras se pretende hacer, si solo F1 o F2 y F3), con sus días de pruebas de seguridad, días de entrenamiento, días de pruebas clasificatorias y días propiamente de la competición ni los correspondientes períodos de desmontaje (meses de septiembre y octubre). Es decir, no se concretan los efectivos de **policía municipal, policía nacional, guardia civil, agentes de movilidad, bomberos, SAMUR, dirección general de tráfico, protección civil, servicios de limpieza y otros recursos necesarios** para el pretendido desarrollo del proyecto. No hemos encontrado tampoco ninguna alusión a la **DELEGACIÓN DE GOBIERNO** en la Comunidad de Madrid, pieza fundamental para la coordinación de la seguridad y los riesgos, ni cuantificación económica directa y de la cantidad de recursos anteriormente citados de los cinco meses de desarrollo del proyecto, y mucho menos de los diez días de prueba, entrenamientos y competición. Es decir, se solicita una licencia sin documentación suficiente, lo que debe dirigirnos, una vez más, a la **denegación de la Licencia de actividad solicitada**.

SÉPTIMA - Lucro cesante IFEMA

No hay ningún informe sobre el **LUCRO CESANTE** directo que existe por las obras del proyecto (tres meses previos y mes y medio posterior) de la **ACTIVIDAD de IFEMA**. Durante esos meses, se genera "una isla" de actividad para el actual recinto de IFEMA y la ocupación de sus pabellones, viales de acceso, etc.

Son diez años (2026 - 2036) donde el recinto IFEMA puede llegar a "salir del circuito" internacional de ferias, congresos y eventos, ¿cómo se recuperará esto? ¿Cuál es el riesgo directo? ¿Cuántas ferias y actividad habitual se dejan de hacer

o se condiciona sensiblemente su desarrollo? ¿Cuál es el coste directo e indirecto de salir del circuito de la actividad habitual de ferias y congresos? ¿Y los actuales concesionarios y proveedores de IFEMA que dejarán de trabajar e ingresar de forma directa e indirecta por este lucro cesante? Según Memoria de IFEMA 2023, fueron 83 ferias (42 ferias propias y 41 ferias externas), en los próximos 10 años, teniendo cuatro meses y medio “cerrado” el entorno de IFEMA, ¿cuánto dinero y ferias se van a perder y se irán a otros recinto feriales?⁶ Son muchos los interrogantes que nos genera esta actividad planificada en uno de los activos principales de la ciudad.

Por hacer un símil, es como si el mismo Mercamadrid decidiese realizar todos los años un evento que paralizase durante meses el acceso a las distintas naves del complejo, impidiendo o dificultando el funcionamiento de los mayoristas que desarrollan allí su actividad. No parece muy sensato, más bien parece una idea ajena a IFEMA y a sus intereses y los de la ciudad, lo que debería dirigirnos, una vez más, a la **denegación de la Licencia de actividad solicitada**.

OCTAVA - Cuadro de Resultados del proyecto

No hay constancia de ningún **CUADRO DE RESULTADOS** (Ingresos y Gastos) del presente proyecto público, lo que conocemos es, una vez más por la prensa⁷. Al ser un proyecto público, promovido por una entidad pública como es IFEMA, es necesario presentar un cuadro de resultados, al igual que un FLUJO DE CAJA (Tesorería) y un informe de Control Presupuestario, Compliance e Intervención de IFEMA, que acompañe a la petición de la posible LICENCIA de ACTIVIDAD al Ayuntamiento de Madrid. Solo conocemos por la prensa⁸ el anuncio de que IFEMA tendría, al menos, unos dos años de pérdidas, pero algunos expertos auguran que serían muchos años más de balance negativo⁹. ¿Se han presentado dichos informes a diez años vista? No existe tampoco un desarrollo del origen del presupuesto asignado inicialmente, ni de los inversiones externas para que esta propuesta sea de coste 0 euros (como se prometió) a las arcas de IFEMA.

Desde luego no parecen los mejores números para conseguir una licencia que sería la “puntilla” para las arcas públicas en una operación previsiblemente deficitaria¹⁰. Lo que debería llevarnos de nuevo a que la respuesta fuese la **denegación de la Licencia de actividad solicitada**.

NOVENA - Paisajismo

El impacto en el **PAISAJISMO** por el gran movimiento de tierra y cambios en el entorno con más de 750 árboles talados¹¹, es uno de los puntos más importantes. No existe un desarrollo del INFORME DE PAISAJISMO y su posterior reposición. Solo se sabe que se talarán unos 750 árboles (en algunas otras informaciones se habla de un millar de árboles) y poco más. Como todo lo de este proyecto y la consiguiente solicitud parece acometido con mucha prisa e improvisación, mucha más de la necesaria para un proyecto de esta envergadura. Madrid no puede considerar que cualquiera de sus terrenos es una tierra yerma y moldeable al capricho de una operación financiera, como si de un diorama se tratase. La tendencia del Ayuntamiento de Madrid a maltratar el arbolado urbano, con una política de “quita y pon”, no se corresponde con lo que una ciudad moderna y modélica debería hacer, a nuestro modesto entender, especialmente en tiempos de calentamiento global y el consiguiente cambio climático. Si además esto se hace con meros inventarios, sin suficientes estudios y análisis creemos que **debería pararse y reflexionar antes de conceder una licencia improvisada**.

DÉCIMA - Beneficios a la Comunidad

A todas luces, un circuito de Fórmula 1 es un proyecto **SOLO PARA PERSONAS CON ALTOS RECURSOS**, con baja o muy baja capacidad distributiva para los vecinos y vecinas de la ciudad. En este sentido, los primeros interrogantes que nos surgen son ¿Cuál es el objetivo relacionado con el bien común de este proyecto? ¿Cuál es la segmentación social del proyecto? ¿Qué beneficio trae a los vecinos de Madrid de forma directa e indirecta? ¿Cuál es el estudio de SOSTENIBILIDAD y de IMPACTO SOCIAL del proyecto?

⁶ <https://www.ifema.es/doc/memoria-anual-2023/memoria-anual-2023.pdf>

⁷ <https://www.infobae.com/espana/2024/12/19/ifema-licita-la-obra-del-nuevo-circuito-de-formula-1-de-madrid-por-137-millones-de-euros/>

⁸ https://www.eldiario.es/madrid/somos/formula-1-causara-anos-perdidas-ifema-pese-coste-cero-prometieron-ayuso-almeida_1_11679980.html

⁹ https://www.eldiario.es/madrid/somos/ifema-gastara-47-millones-euros-tres-nuevos-pabellones-formula-1-provocara-13-anos-numeros-rojos_1_11551573.html

¹⁰ <https://sport.jotdown.es/2024/01/26/formula-1-rentable-madrid/>

¹¹ <https://www.madridiario.es/gran-premio-formula-1-madrid-provocara-tala-720-arboles-alarmas-ecologistas>

Se habla de una ZONA VIP, de la que las únicas noticias concretas que tenemos son por la prensa¹². Todo apunta que todo el proyecto está basado en esa zona VIP que, por supuesto, tendrá unos precios asociales porque su objetivo no es beneficiar a las personas que vivimos en la ciudad y región. Una zona VIP está pensada para reunir a personas con altas rentas, muchas de ellas afincadas fuera de nuestra región e incluso país, para que hagan negocios en un entorno protegido y controlado, a la par que animado, divertido, ya se sabe, ese “ambiente” favorable para los negocios que reclaman los más ricos. Quizás por eso la primera inversión privada conocida haya sido para el desarrollo de esa parte.

Con todas las afecciones ya enumeradas hasta ahora, especialmente las relativas a la superación de los límites sonoros establecidos en la OPCAT, nos parece inadecuado que nuestra ciudad asuma toda esa carga con la principal intención puesta en que un grupo de magnates se puedan juntar a hacer sus negocios rodeados de un ambiente “animado” y “divertido”. No creemos que nuestra ciudad y sus vecinas y vecinos nos podamos permitir un proyecto tan grosero. Insistimos en la **denegación de la Licencia de actividad solicitada** por bajo o nulo interés/beneficio social.

UNDÉCIMA - Plan de Integración con la Comunidad

No se desarrolla ni hay ninguna constancia de que se haya iniciado el **PLAN DE INTEGRACIÓN CON LA COMUNIDAD** que se especifica en la documentación:

***Integración con la Comunidad: Participación Ciudadana:** Se promoverá la participación de la comunidad local en el desarrollo del proyecto, asegurando que las preocupaciones y sugerencias de los residentes sean consideradas y abordadas.”*

¿Con qué interlocutores se prevé? ¿mediante qué articulación, reglamento? nada de nada se especifica a l respecto. Se incluye un apartado vacío y como “el papel lo aguanta todo” se solicita una licencia sin el menor atisbo de rubor. Nos parece un tema tan importante y a la vez tan grave este menosprecio a la ciudadanía organizada que proponemos, una vez más, la **denegación de la Licencia de actividad solicitada**.

DUODÉCIMO- Plan de Economía Circular

La propuesta carece de los mínimos requisitos contemplados en la **Ley 1/2024, de 17 de abril, de Economía Circular de la Comunidad de Madrid**, y en la **Ley estatal 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular**.

No aparecen:

- **PLAN DE RESIDUOS**
No se ha presentado el plan de residuos, tanto para el montaje, como el desmontaje y los días donde acuden los posibles espectadores. No hay ningún informe técnico e imperativo de la gestión de residuos
- **PLAN DE RECICLAJE**
No se aporta el Plan de Reciclaje de los elementos utilizados para el posible evento, en ninguna de las vertientes que la ordenanza y la Ley requiere.
- **PLAN DE SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL**
No se aporta un informe técnico de sostenibilidad medioambiental para todas las modificaciones temporales y su posterior reposición a lo largo de los siete meses y medio restantes de la intervención.

Insistimos en la **denegación de la Licencia de actividad solicitada** por imprevisión en la sostenibilidad ambiental de la propuesta.

Por todo lo expuesto en las alegaciones **SOLICITA** se tenga por presentado este escrito en tiempo y forma, y con él **LA DENEGACIÓN de la LICENCIA solicitada por IFEMA el 2 de diciembre de 2024, además SOLICITA una respuesta a las ALEGACIONES presentadas en julio 2024 por el PROYECTO PRESENTADO a lo que nos se ha respondido ni en tiempo, ni en forma.**

Todo lo cual somete a la consideración del Servicio Jurídico del Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid

¹² https://www.eldiario.es/madrid/somos/formula-1-madrid-encuentra-primer-gran-inversor-pagara-400-millones-gestion-palcos-vip_1_11906005.html

En Madrid a 27 de diciembre de 2024

Fdo. _____