

Asunto:	Alegaciones en el periodo de información pública al estudio de impacto ambiental y la documentación técnica del proyecto de “ <i>Actuaciones en los edificios de T4 y T4S y sus plataformas asociadas</i> ” del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas
De:	Primer Teniente de Alcaldesa y Concejal Delegado de Desarrollo Urbano, Contratación y Compras, Medio Ambiente y Sostenibilidad y Patrimonio
Para:	Sra. Secretaria General de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (“ AESA ”)
Fecha:	La de la firma electrónica

Sra. Secretaria General de AESA,

Visto que, con fecha 19 de enero de 2026, se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado (“**BOE**”) el anuncio por el que se somete a trámite de información pública el estudio de impacto ambiental, así como la documentación técnica, del proyecto sometido al procedimiento de evaluación de impacto ambiental ordinaria, “*Actuaciones en los edificios de T4 y T4S y sus plataformas asociadas*” del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas (el “**Proyecto de actuaciones**”);

Visto el oficio de fecha 22 de enero de 2026 del Coordinador de Seguridad de Aeropuertos y registrado en este Ayuntamiento con número de anotación 3.169, de fecha 26 de enero de 2026, donde se requiere informe sobre los posibles efectos significativos del proyecto, incluyendo aquellos derivados de la vulnerabilidad del mismo ante riesgos de accidentes graves o de catástrofes que incidan en el proyecto, en el ámbito las competencias específicas de este Ayuntamiento; así como la solicitud de colaboración para la exposición pública del Proyecto de actuaciones en el tablón de edictos y en la página web del Ayuntamiento.

Se le hace saber que este Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes muestra su **DISCONFORMIDAD** con las actuaciones recogidas en el Proyecto de actuaciones y, por ello, formula las siguientes,

ALEGACIONES

Primera. Ausencia de alternativas.

1. El artículo 35.1.b) de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (“**Ley 21/2013**”) recoge que:

“1. Sin perjuicio de lo señalado en el artículo 34.6, el promotor elaborará el estudio de impacto ambiental que contendrá, al menos, la siguiente información en los términos desarrollados en el anexo VI: [...]

b) Descripción de las diversas alternativas razonables estudiadas que tengan relación con el proyecto y sus características específicas, incluida la alternativa cero, o de no realización del proyecto, y una justificación de las principales razones de la solución adoptada, teniendo en cuenta los efectos del proyecto sobre el medio ambiente”.

2. Asimismo, en el Anexo VI, Parte A, apartado segundo de la Ley 21/2013, se establece:

“2. Examen de alternativas del proyecto que resulten ambientalmente más adecuadas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1.1.b) que sean técnicamente viables, y justificación de la solución adoptada.

a) Un examen multicriterio, estudiado por el promotor, de las distintas alternativas que resulten ambientalmente más adecuadas, y sean relevantes para el proyecto, incluida la alternativa cero, o de no actuación, y que sean

técnicamente viables para el proyecto propuesto y sus características específicas; y una justificación de la solución propuesta, incluida una comparación de los efectos medioambientales, que tendrá en cuenta diversos criterios, como el económico y el funcional, y entre los que se incluirá una comparación de los efectos medioambientales. La selección de la mejor alternativa deberá estar soportada por un análisis global multicriterio, donde se tenga en cuenta, no sólo aspectos económicos, sino también los de carácter social y ambiental”.

- Sin embargo, en el Proyecto de actuaciones se considera una alternativa única, además de la alternativa cero, por lo que **no se cumple con lo establecido en la Ley 21/2013** en la que, en todo momento, se habla de distintas alternativas.

Segunda. Ausencia de valoración pormenorizada de los impactos en fase operacional.

- De acuerdo con el apartado “6.2.2 Fase de operación. Ruido de operaciones de aterrizaje y despegue” del Proyecto de actuaciones que aparece en el estudio de impacto ambiental, se especifica que para el escenario de puesta en funcionamiento se ha simulado el número de operaciones correspondiente a la previsión de demanda para ese horizonte, siendo éstos los que aparecen en la siguiente tabla:

Tabla 6.2. Operaciones día medio. Aeropuerto de A. S. Madrid-Barajas.

OPERACIONES (DÍA MEDIO)				
ESCENARIO	TOTALES	DÍA	TARDE	NOCHE
Actual (año 2023)	1.066,24	741,23	216,21	108,80
Puesta en funcionamiento	1.432,88	977,13	309,99	145,76

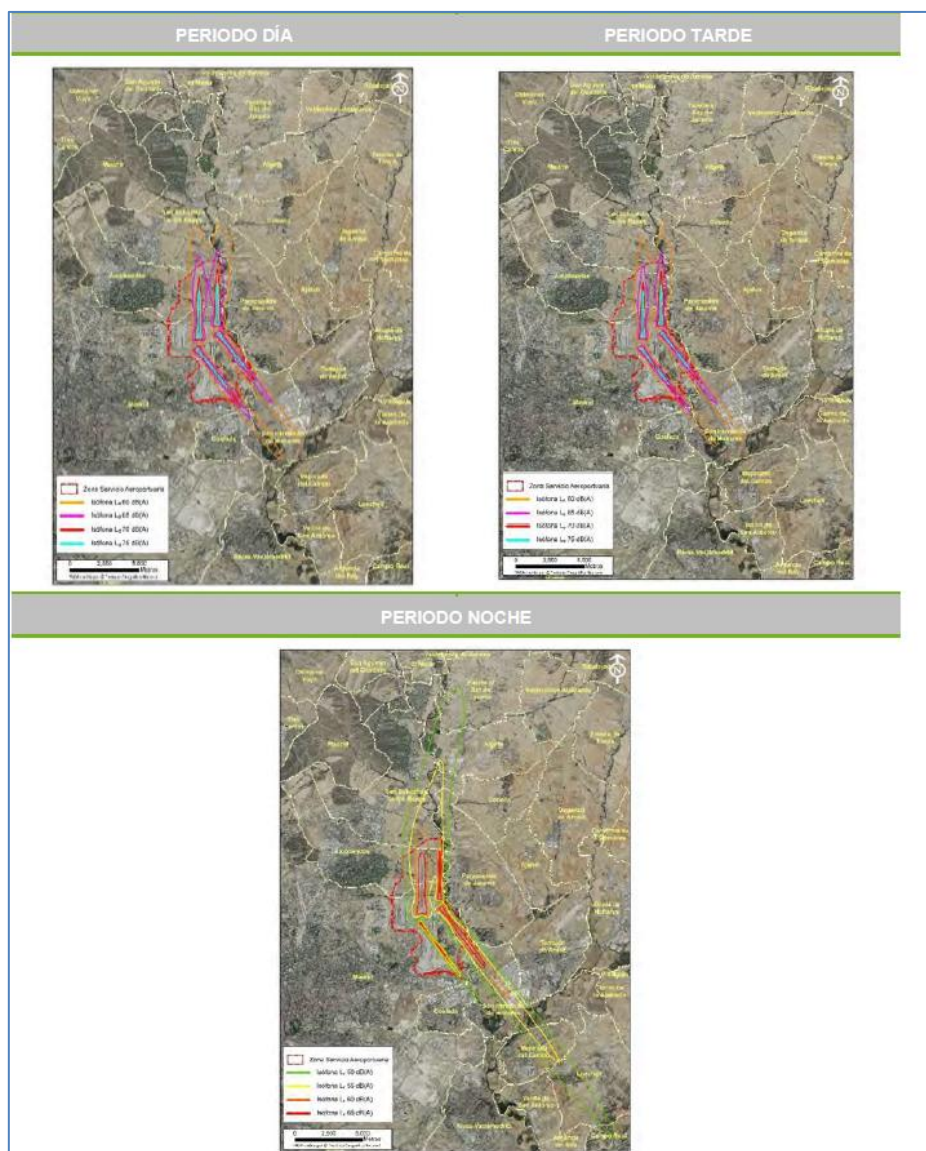
- Esto supone un **incremento considerable** de operaciones, lo que unido a la mayor utilización de la salida corta por la pista 36L oeste redundará en un aumento del ruido que llegará a los vecinos de San Sebastián de los Reyes, aun teniendo en cuenta la renovación de la flota actual por aeronaves de última generación.
- Por tanto, **se solicita que se realice un análisis minucioso y detallado de las repercusiones** que tendrá la puesta en funcionamiento de la nueva situación sobre el municipio de San Sebastián de los Reyes, especialmente sobre el eje Fuente del Fresno - La Granjilla - Dehesa Vieja.
- Además, el manejo de los índices Ld, Le, Ln y LDEN, tanto globales como procedentes de la actividad aeroportuaria, debería completarse con otros **más adecuados para la evaluación de la molestia procedente de fenómenos acústicos de carácter pulsante**, como son las operaciones aeronáuticas de llegada y salida del aeropuerto.
- De igual forma, se solicita un **informe acústico comparativo** sobre las afecciones a Dehesa Vieja, La Granjilla y Fuente del Fresno de la situación actual con respecto a la situación futura. Dicho informe no se debe limitar a aportar valores diarios y medios, careciendo así de análisis comparativo.
- También se considera oportuno solicitar la evaluación de las afecciones considerando la **“reversión de la codificación”** de salida corta por la pista 36L oeste, actualmente en vigor, propuesta por el Ayuntamiento el 6 de octubre de 2021 e implantada a partir del 8 de septiembre de 2022, que ha supuesto objetivamente un incremento considerable del ruido en el barrio de Dehesa Vieja y en la urbanización de La Granjilla, no suponiendo además una disminución del ruido en Fuente del Fresno,

si no que se ha elevado el nivel de ruido en determinadas franjas horarias. Dicho estudio específico deberá analizar específicamente el incremento de los niveles nocturnos en todas las TMR del municipio que revela el PAR IV, para valorar las modificaciones pertinentes.

- Finalmente, se debería analizar también si la **agrupación de trayectorias**, en un único haz propuesta por ENAIRE (solución mediante Radio Fijo RF con control "Fly Over"), en el pasillo sin urbanizar entre la Granjilla y Fuente del Fresno (Arroyo de Viñuelas), disminuye el impacto acústico en los tres núcleos de población (Fuente del Fresno, La Granjilla, Dehesa Vieja) para que, en caso de que el resultado sea positivo, se proceda a su implantación.

Tercera. Erróneo cálculo de la afección acústica al municipio de San Sebastián de los Reyes.

- Se destaca, además, que en la **presentación de resultados** ("Ilustración 6.9. Huellas acústicas. Escenario puesta en funcionamiento"), no aparecen las isófonas correspondientes a la **salida corta por la pista 36L oeste**, lo que viene a confirmar que no se ha calculado bien la afección acústica, especialmente en el municipio de San Sebastián de los Reyes.



12. Se solicita que **se calcule la afección acústica al municipio de San Sebastián de los Reyes**, especialmente los derivados de la salida corta por la pista 36L oeste.
13. Asimismo, el Plan de Acción para la Contaminación Cero de la Comisión Europea tiene el objetivo de **reducir un 30% la población que sufre molestias crónicas** por el ruido del transporte aéreo para 2030. Se considera indispensable definir en qué forma el escenario de puesta en funcionamiento definido en el presente proyecto establece el cumplimiento de este objetivo.

Cuarta. Errónea metodología de valoración de impactos.

14. La **metodología de valoración de impactos** no ha contemplado de forma adecuada las características de los impactos especificadas en el ANEXO VI de la Ley 21/2013. Tampoco se han empleado correctamente los niveles de impacto establecidos en este anexo.
15. Por citar un ejemplo, en el apartado “6.2.2.2.5 *Valoración de impactos*” se indica lo siguiente:

“La afección será de **intensidad media** ya que ésta supone una superación de los niveles fijados por normativa sobre población residencial en los municipios como consecuencia de la operativa y de las actuaciones previstas”.

16. La intensidad del impacto ha de analizarse con indicadores cuantitativos y cualitativos. En caso no se analizan los indicadores de impacto de forma adecuada, indicando que la intensidad es media cuando el volumen de afección es muy elevado.

“Atendiendo a ese mismo criterio, **la extensión se ha calificado de puntual**, ya que no afecta de forma generalizada al entorno del aeropuerto, sino que su efecto se encuentra localizado y vinculado a las trayectorias seguidas por las aeronaves en sus operaciones de aterrizaje y despegue”.

17. Indicar que un impacto asociado al ruido derivado de operaciones de aterrizaje y despegue es puntual, es no tener claro lo que significa la característica “extensión”. En este caso, sobra decir que el impacto no es puntual ya que afecta a grandes extensiones de terreno.

“Asimismo, su efecto es **temporal** en cuanto a su duración, ya que, en caso de detenerse la acción, el efecto sobre la calidad física del aire cesaría instantáneamente”.

18. Aseverar que el ruido derivado de un aeropuerto que se abrió al tráfico en 1931 y en el que se establece (según este proyecto) un horizonte temporal de cálculo hasta 2052 es temporal, es una vez más no tener clara las definiciones de las características de los impactos.

“Se trata por tanto de un **impacto moderado** sin necesidad de emprender nuevas medidas correctoras a las que actualmente viene desarrollando Aena dentro de su plan de acción contra el ruido”.

19. De nuevo no se tienen claros los conceptos. Por definición, un impacto moderado es “*aquel cuya recuperación no precisa medidas preventivas o correctoras intensivas, y en el que la consecución de las condiciones ambientales iniciales requiere cierto tiempo*”. Las medidas que actualmente viene desarrollando AENA están ya contempladas en la situación de partida, no son de nueva creación y, por tanto, no puede decirse que un impacto moderado no requiere medidas o que se emplean las del proyecto de su fase anterior.

20. En definitiva, **no se puede hacer una evaluación de impactos adecuada si se cometen errores de concepto en las características y los niveles de impacto.**

Quinta. Propuesta de medidas para la minimización de la contaminación acústica.

21. Se considera imprescindible que entre las medidas a implementar para minimizar la contaminación acústica se tengan en cuenta las siguientes:
 - 21.1. Implementación de medidas para que la altura de sobrevuelo por la ruta corta oeste se incremente lo máximo posible al transcurrir por el entorno de Fuente del Fresno, La Granjilla y Dehesa Vieja: desplazamiento de umbral de la 36L o aplicación de procedimientos específicos de atenuación de ruido en despegues (NADP) específicos para esta salida.
 - 21.2. Prohibición de uso de la salida corta oeste por aviones “*ruidosos*” (categorías 1 y 2 y categoría 3 en un primer tramo según EPNdB y uso preferente para aeronaves con un RoC bajo (p.e. vuelos transoceánicos) y su asignación al procedimiento de salida larga oeste.
 - 21.3. Formalización de mecanismos de participación ciudadana activa en la elaboración e implementación de medidas y pasiva, recibiendo por parte de los organismos públicos toda la información oportuna acerca de la situación acústica existente en cada periodo de tiempo y el impacto que suponen las medidas que se adopten.
 - 21.4. Elaboración de mediciones acústicas de contraste para determinar el ruido real en los barrios afectados y su impacto en las personas. Esta medida cobra especial interés dados los resultados del PAR en los 5 TMR nocturnos de San Sebastián de los Reyes.
 - 21.5. Prohibición de uso de la salida oeste corta en horario adicional de 21:00 horas a 10:00 horas, ampliando progresivamente el existente de 23:00 horas a 07:00 horas y velando por su estricto cumplimiento.
 - 21.6. Cierre adelantado del tren de aterrizaje en despegue antes de alcanzar la zona de urbanizaciones (Fuente del Fresno, Dehesa Vieja y La Granjilla).

Lo que se traslada a los efectos administrativos oportunos.

Diego Domingo García Muñoz, Primer Teniente de Alcaldesa y Concejal Delegado de Desarrollo Urbano, Contratación y Compras, Medio Ambiente y Sostenibilidad y Patrimonio (en virtud de los Decretos de la Alcaldesa-Presidenta números 3.359 y 3.362 de fecha 19 de junio de 2023).