

ALEGACIONES AL ACTA DE LA 23ª REUNIÓN DEL GTTR DEL 26 DE MARZO DE 2026

En relación a su correo electrónico del 16 de abril de 2026 en el que establece un plazo de tres semanas para presentar alegaciones al acta de la 23ª reunión del GTTR, desde el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes se estima realizar las siguientes alegaciones y aportaciones, correspondiendo la numeración al orden del día establecido, y que solicitamos sean incluidas en el acta definitiva y/o se traten en la siguiente reunión, según proceda:

2. Actualización de la información acústica.

En relación a la presentación de los datos en lo que va de año, se sigue sin desglosar en el uso de pistas la 36L oeste corta de la larga, que se ha solicitado en varias ocasiones por este Ayuntamiento.

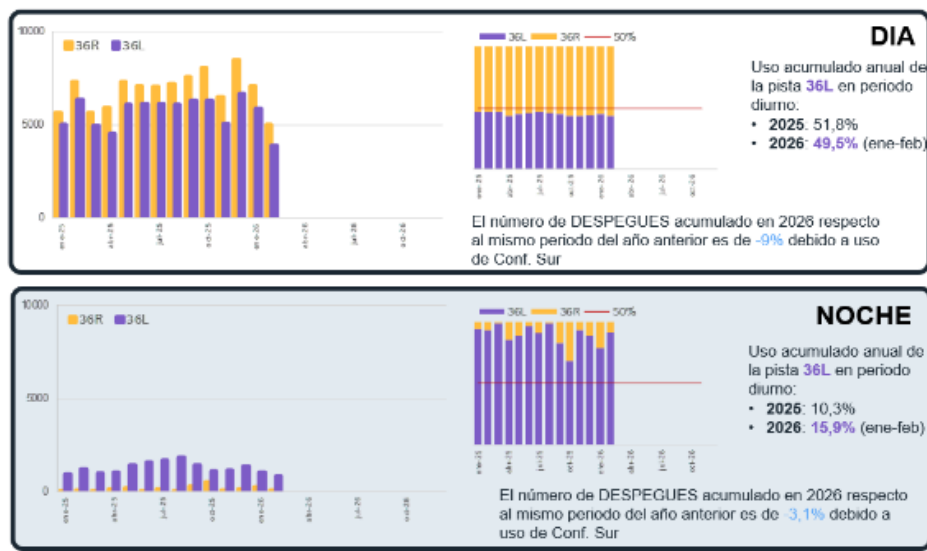


Imagen 1. Diapositiva 7. Porcentaje de uso diurno de la 36L w corta entorno al 80%

Se considera que hay un error en la presentación sobre *Actualización de la información acústica*. En la diapositiva 7 se indica que el uso acumulado anual de 2025 de la pista 36L diurno para despegues fue del 51,8%, lo que no coincide con la información gráfica presentada. Sin embargo, en la diapositiva 13 para despegues indica el mismo número de operaciones para ambas pistas y el mismo periodo. Así mismo, no coincide lo expresado en los gráficos con el texto sobre el uso acumulado en periodo nocturno.



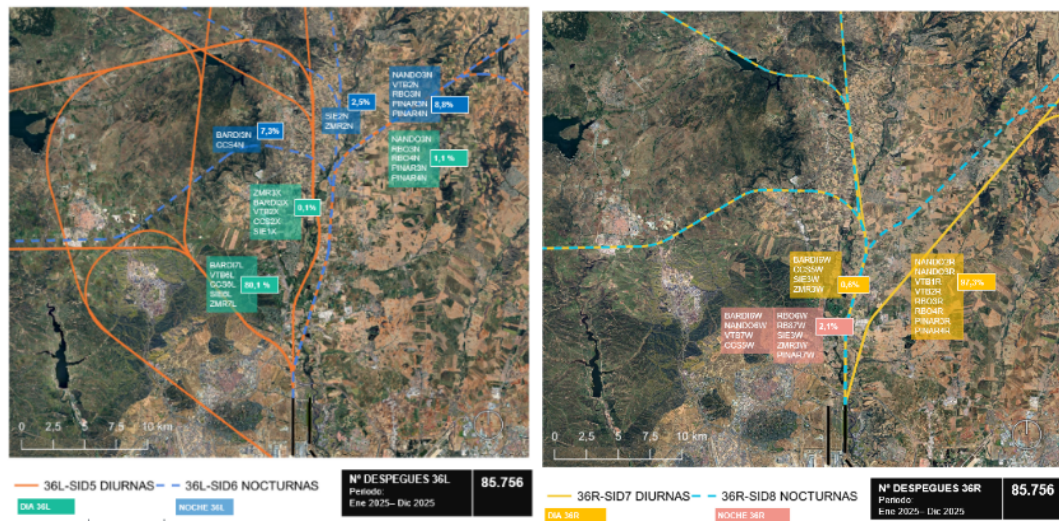


Imagen 2. Diapositiva 13. Operaciones por SID

De los datos presentados en las diapositivas 7 y 13, durante el año 2025, el 98,52% de las operaciones de la 36L en periodo diurno tienen lugar por la oeste corta y se produjeron 68.690 operaciones por esa ruta (si los datos presentados son correctos), lo que atestigua la intensidad y frecuencia del impacto soportado por los vecinos del casco urbano. No se han ofrecido datos correspondientes a 2026.

4. Presentaciones de tareas pendientes:

#22.1 SSRR – solicitud de disminución del uso de la salida oeste corta” a través de la equidistribución salida larga/corta y, finalmente, equidistribuir el uso de la pista 36L y 36R en horario de noche

En relación a “no es competencia del GTTR proponer acciones que supongan una reducción de capacidad”, se solicita al GTTR que se eleve la solicitud al foro o responsable correspondiente, puesto que el objetivo de la medida propuesta es la reducción de la afección acústica ocasionada por el aeropuerto, lo que sí está entre las competencias del GTTR.

En cuanto a las objeciones planteadas en relación a la calidad del aire y el desplazamiento del ruido, se solicita que se estudien, puesto que la altura de sobrevuelo de los municipios atravesados por la oeste larga es superior a la de las zonas urbanas de San Sebastián de los Reyes, más próximas al despegue y la población afectada sería menor. En cuanto a la calidad del aire, no debe entenderse solo desde el aspecto químico, sino también físico, por lo que la afección por el ruido no es menos relevante que la de la calidad química del aire. Las técnicas de vuelo que se empleen y el combustible utilizado también redundan en las emisiones que genera cada aeronave:

<https://www.emirates.com/media-centre/es/asi-reducen-los-pilotos-de-emirates-el-combustible-y-las-emisiones-durante-las-operaciones/>

<https://www.aviationgroup.es/actualidad/vuelos-en-formacion-para-ahorrar-combustible/>

<https://www.itaerea.es/saf-combustible-sostenible-aviacion>



<https://www.repsol.com/es/energia-avanzar/movilidad/combustibles-saf-que-son-por-que-clave-reducir-emisiones-aviacion/index.cshtml>

En cuanto a la equidistribución nocturna entre pistas, se solicita que se estudie la afección acústica a los distintos municipios y la población afectada.

5. Análisis de peticiones y solicitudes recibidas.

- a) *"Solicitud de un informe complementario sobre la evolución del impacto acústico desde la implementación del cambio de codificación el día 8 de septiembre de 2022 hasta el 8 de septiembre de 2025".*

Se ha solicitado informe complementario al siguiente:

ENAIRe 

Código:
N/A
Elaborado
25/10/2023
Página:
1/10

Nota informativa – Problemática asociada al sobrevuelo de la urbanización de Fuente El Fresno y medidas adoptadas por ENAIRe

Imagen 3. Encabezado del informe sobre el que se solicita ampliación.

para extenderlo hasta el 8 de septiembre de 2025. Lo que en las presentaciones del GTTR se realiza son presentación de datos en tablas y en su página web datos brutos, lo que se solicita nuevamente es que dichos datos sean analizados. Se reitera que el conocimiento técnico para el estudio y propuesta de la alternativa **que menos población afecte**, con independencia de que en la actualidad ya se esté cumpliendo en todos los TMR de la localidad los objetivos de calidad acústica, son departamentos de la Administración General del Estado competentes en materia de aviación civil.

- b) *"emisión de un informe que gradúe el impacto acústico en las urbanizaciones de Fuente del Fresno, La Granjilla y Puente Cultural y en el barrio de Dehesa Vieja, que la reversión del cambio de codificación puede suponer en relación con la configuración actual, obviando el criterio de alejarse de la urbanización y tomado como referencia en la presentación del GTTR del 17 de mayo, sustituyéndolo por el criterio del menor impacto para todos estos ámbitos. Si es imposible su simulación teórica, se interesa la realización de las pruebas prácticas necesarias para efectuar la medición".*

En la reunión se indicó que al cumplirse los objetivos de calidad del aire consideran que no es de su competencia. Es quien contamina quien ha de responder de las consecuencias de la actividad contaminante, no quien la padece, ya que la actividad aeroportuaria es molesta y la residencial, no.

Por último, en los informes mensuales de ruido del aeropuerto de enero y febrero de 2026, en el apartado correspondiente al análisis de dispersión vertical y horizontal de trayectorias, aparecen las siguientes representaciones gráficas:



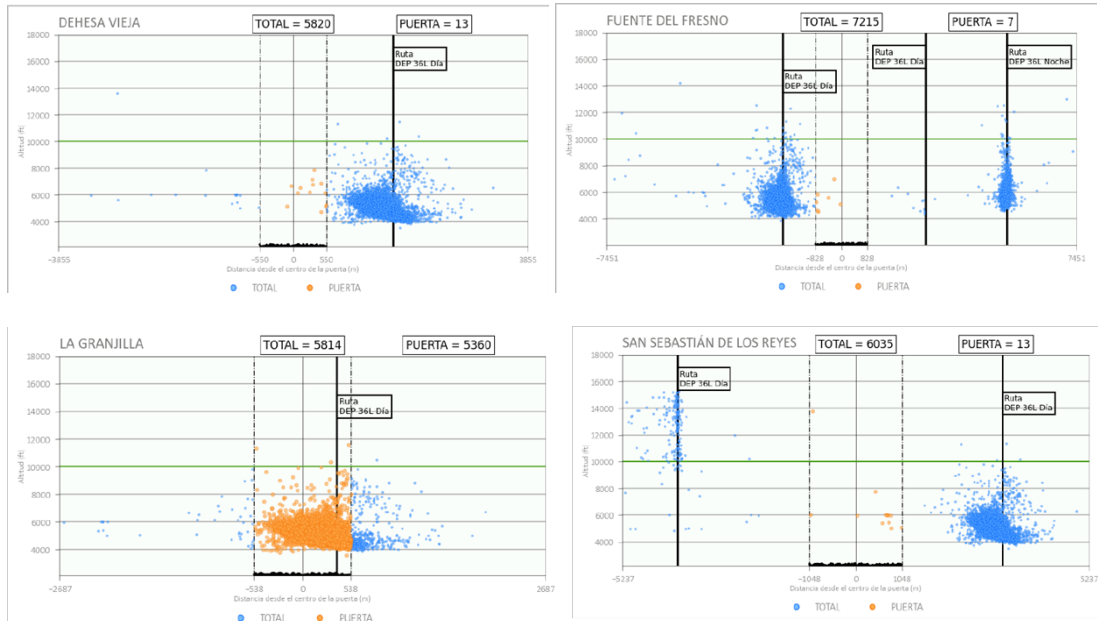


Imagen 4. Representación gráfica de la dispersión vertical y horizontal de trayectorias (Fuente: informe: EVS_502-22_MAD_02A_01_2026_Vs1)

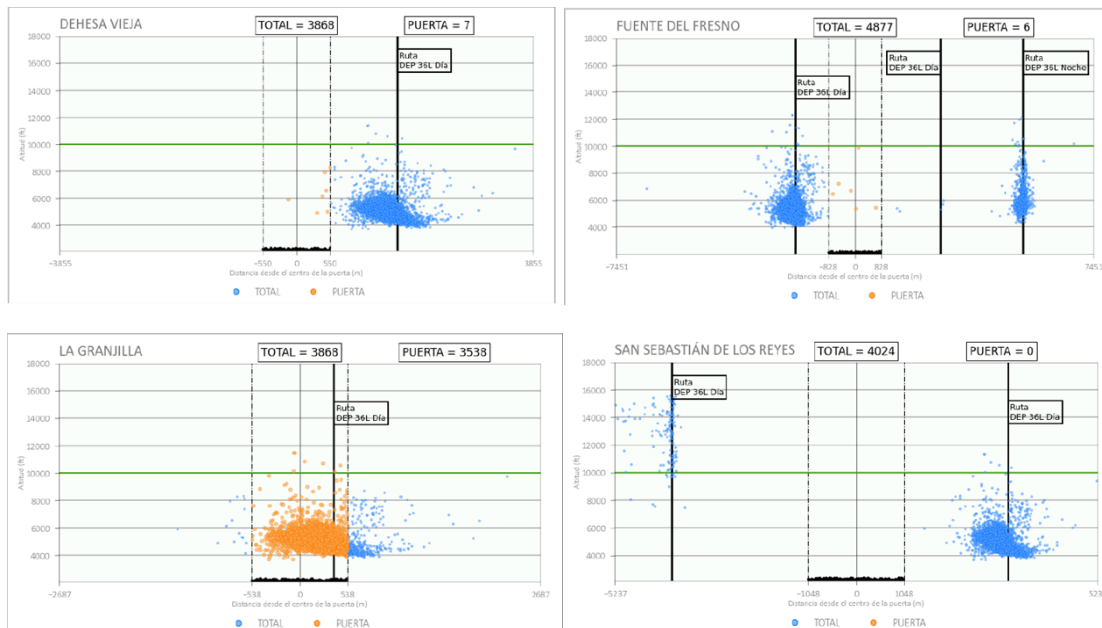


Imagen 5. Representación gráfica de la dispersión vertical y horizontal de trayectorias (Fuente: informe: EVS_502-22_MAD_02A_02_2026_Vs1)

Siendo, según dichos informes, la línea negra la ruta nominal, se observa que hay una elevada dispersión hacia los núcleos habitados de la ruta 36L corta.

Quedando a la espera de que sean atendidas nuestras alegaciones y peticiones, les saludan atentamente,



En San Sebastián de los Reyes, fecha y firma electrónica

La Jefa de Sección de Medio Ambiente en ATF. Esther Notario Díaz

El Concejal delegado de Desarrollo Urbano, Contratación y Compras, Medio Ambiente y Sostenibilidad, y Patrimonio. Diego Domingo García Muñoz