



**CONCEJALÍA DE DESARROLLO
URBANO, CONTRATACIÓN Y
COMPRAS, MEDIO AMBIENTE Y
SOSTENIBILIDAD Y PATRIMONIO**

**DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
SOSTENIBLE**

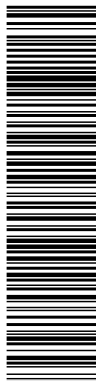
ASUNTO: ALEGACIONES AL PLAN DE ACCIÓN ASOCIADO AL MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO (FASE IV) DEL AEROPUERTO DE ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS

Con fecha 21 de enero de 2025 ha tenido lugar la publicación en el Boletín Oficial del Estado nº 18 del Anuncio de la Dirección General de Aviación Civil, por el que se someten a información pública los Planes de Acción asociados a los Mapas Estratégicos de Ruido (Fase IV) de los Aeropuertos de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

A la vista de la documentación puesta a disposición, este Ayuntamiento estima presentar las siguientes ALEGACIONES al Plan de Acción asociado al Mapa Estratégico de Ruido (Fase IV) del Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid -Barajas:

Alegaciones sobre el contenido legal

1. Completar el **contenido mínimo** del PAR establecido en el Anexo V del RD 1513/2005: autoridad responsable, valores límite / OCA y estrategia a largo plazo más allá del periodo de vigencia mínima del mismo (2024-2028).
2. La **estrategia a largo plazo** del aeropuerto para con el ruido, se debería formular en relación con el Plan de Acción para la Contaminación Cero (*Zero Pollution Action Plan*).
3. En el capítulo 6 del PAR sobre escenarios de referencia del PAR se alude al artículo 7.2 de la Directiva 2002/49/CE (Directiva del Ruido) que establece que cada MER debe referirse a la situación acústica del año natural anterior, sin excepciones. Debe mencionarse que esta obligación está recogida en el Artículo 8 del RD 1513/2005 y, por tanto, **es una determinación recogida en el ordenamiento jurídico** y no sólo una directiva.



**CONCEJALÍA DE DESARROLLO
URBANO, CONTRATACIÓN Y
COMPRAS, MEDIO AMBIENTE Y
SOSTENIBILIDAD Y PATRIMONIO**

Alegaciones sobre la estructura y contenido técnico

4. El contenido del PAR no incluye ninguna de las conclusiones del escrito *Aportaciones del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes para la redacción del Plan de Acción Ruido 2024 – Aeropuerto AS Madrid – Barajas*, con N/Rf MAMB 258/2023, de 17/11/2023, por lo que, a la espera de recibir comentario a las mismas, se reproducen en las presentes alegaciones, debidamente actualizadas y puestas en contexto con el resto del documento:
- Procedimientos operacionales, medidas para el incremento de la altitud de sobrevuelo en el eje Fuene del Fresno - La Granjilla - Dehesa Vieja (Medida 3 del PAR III: recogida en la alegación 5c siguiente.
 - Restricciones operativas, prohibición de sobrevuelo de aeronaves mas ruidosas (Medida 2 del PAR III): propuesta recogida en la alegación 5d siguiente.
 - Control y disciplina de tráfico en materia de ruido: solicitud de informe mensual de cumplimientos (Medidas 6 y 7 del PAR III): propuesta recogida en la alegación 5e, a continuación.
 - Informe acústico comparativo sobre las afecciones a Dehesa Vieja, La Granjilla y Fuente del Fresno. Este informe, recibido el 20/11/2023, se limita a aportar valores diarios y medios, careciendo de ningún análisis comparativo. Dicho análisis resulta de renovado interés resultados negativos detectados en el apartado Sobre la evolución de los niveles de ruido (págs. 13-14), por lo que se reclama un análisis comparativo.
5. Adicionalmente, no se han recogido diversas propuestas para la reducción del impacto acústico en el municipio, formuladas en el escrito del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes al Grupo de Trabajo Técnico del Ruido (GTTR), de 12 de febrero de 2025, por lo que dichas prouestas, coherentes con las de la alegación anterior y ordenadas a corto, medio y largo plazo, se sintetizan y relacionan a continuación dentro de esta alegación nº5.

A corto plazo:



**CONCEJALÍA DE DESARROLLO
URBANO, CONTRATACIÓN Y
COMPRAS, MEDIO AMBIENTE Y
SOSTENIBILIDAD Y PATRIMONIO**

- a. En cuanto a 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, ésta 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. Esta medida pudiera estar en el origen de los resultados negativos detectados en el apartado Sobre la evolución de los niveles de ruido (págs. 13-14). Por ello se solicita un estudio específico del efecto de esta reversión, en particular en relación con el incremento de los niveles nocturnos en todas las TMR del municipio que revela el PAR IV, para valorar las modificaciones pertinentes.
- b. Solicitud de valoración por ENAIRE y AENA acerca de si la agrupación de trayectorias, en un único haz (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.
- A medio plazo:
- c. 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 de atenuación de ruido en despegues (NADP) específicos para esta salida.
- d. 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.

C.I.F.: P-2813400-E

**CONCEJALÍA DE DESARROLLO
URBANO, CONTRATACIÓN Y
COMPRAS, MEDIO AMBIENTE Y
SOSTENIBILIDAD Y PATRIMONIO**

- e. Inclusión en los informes anuales del ruido de las aeronaves sancionadas o de las alegaciones formuladas por las compañías.
- f. 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.
- g. 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.
- h. 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.
- i. Cierre adelantado del tren de aterrizaje en despegue antes de alcanzar la zona de urbanizaciones (Fuente del Fresno, Dehesa Vieja y La Granjilla).

A largo plazo:

- j. Priorización del uso de la salida 36L oeste larga, dejando el uso de la salida corta para determinados vuelos que cumplan con los condicionantes prefijados.
6. En cuanto al **proceso de toma de datos**, si las modificaciones o incluso mejoras en la precisión de los datos empleados pueden generar resultados de difícil comparación y, por tanto, dificultad en dar seguimiento a la efectividad de las medidas, dichas modificaciones deberían evitarse en el futuro.
7. El manejo de los índices L_d , L_e , L_n y L_{DEN} , 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

C.I.F.: P-2813400-E



**CONCEJALÍA DE DESARROLLO
URBANO, CONTRATACIÓN Y
COMPRAS, MEDIO AMBIENTE Y
SOSTENIBILIDAD Y PATRIMONIO**

del aeropuerto. Dado que los TMR pueden determinar otros indicadores: L_{máx}, SEL, percentiles, etc, se solicita su cálculo, publicación y seguimiento, de modo complementario a los índices básicos.

8. En cuanto a la fase de diagnóstico, no se comunica cuáles son las **políticas concretas de incentivo de renovación de la flota** o de limitación de su clase acústica de la en función de su EPNdB.
9. En relación al **'enfoque equilibrado'** de OACI y el RD 1257/2003:
 - a. Se debe modificar en su descripción la expresión *"En último caso, y si no han dado resultado las medidas implantadas en relación con los tres puntos anteriores, se podrían establecer restricciones operativas"*, dado que la recomediación de OACI es de *"no aplicar restricciones operativas como primera medida sino tras considerar los posibles beneficios del empleo de otros elementos de dicho enfoque equilibrado"*. Entre no adoptar las restricciones operativas como primera medida (como dice OACI) o remitir dichas restricciones a un *"último caso, y si no han dado resultado las medidas implantadas en relación con los tres puntos anteriores"* hay una importante diferencia interpretativa que no está justificada.
 - b. Así mismo, más allá de la recomendaciones de OACI, deberá citarse la referencia a dicho enfoque en la normativa (RD 1257/2003) que tampoco recoge ninguna disposición sobre el empleo de las restricciones operativas como último recurso, sino el equilibrio entre todas las posibles.
10. En cuanto a los **resultados de la monitorización (evolución) de niveles de ruido** (capítulo 7.5 sobre Procedimientos Operacionales), se solicita que el PAR:
 - a. Incluya los los valores de los **índices de evaluación totales**, no sólo los correspondientes al ruido aeronáutico (L_{avión}), con los que comprobar

C.I.F.: P-2813400-E



**CONCEJALÍA DE DESARROLLO
URBANO, CONTRATACIÓN Y
COMPRAS, MEDIO AMBIENTE Y
SOSTENIBILIDAD Y PATRIMONIO**

si en las diferentes TMR se cumplen los OCA, valorando entonces la contribución del ruido aeronáutico

- b. Incluya **datos comparativos entre 2016 y 2023** de los resultados obtenidos en las diferentes TMR (diferencias de valor), identificando claramente aquellos donde los niveles sonoros nocturnos han sido superiores (TMRs 3, 4, 24, 26 y 27, todos los situados en San Sebastián de los Reyes), todo ello a pesar de que, como el propio PAR explica en su capítulo 1, las últimas modificaciones metodológicas incorporadas en el MER IV producen huellas de menor superficie y, por tanto, valores inferiores de los índices de ruido para cada punto geográfico que con la metodología anterior.
- c. Se aporte **información que permita conocer o, al menos, intuir el origen de esas superaciones** y su concentración en el TM de San Sebastián de los Reyes: datos de dispersión nocturna en las rutas sustantivas y su evolución, intensidad de tráfico en dichas rutas u otros.
- d. Se aporte información sobre la **ubicación de las personas afectadas según el MER**, como se hizo en el PAR III, especialmente a la vista de los preocupantes datos de incremento de ruido en San Sebastián de los Reyes en periodo nocturno.

11. Se debería incluir como anexo al menos el último resumen ejecutivo del **Plan de Aislamiento Acústico (PAA)** de noviembre de 2024 aunque dicho PAA esté en una fase residual.

Sobre las medidas en aplicación y propuestas

12. En relación con las diferentes medidas de reducción del ruido del denominado 'enfoque equilibrado' se debería aportar una **revisión contrastada de las acciones** tomadas en todas ellas (reducción del ruido en la fuente, control de usos del suelo, modificación de procedimientos y restricciones operativas), tanto en el periodo anterior como las previstas en el siguiente, como se hacía, aunque muy brevemente, en el PAR anterior (PAR III).



**CONCEJALÍA DE DESARROLLO
URBANO, CONTRATACIÓN Y
COMPRAS, MEDIO AMBIENTE Y
SOSTENIBILIDAD Y PATRIMONIO**

13. Se debería aportar información que permita evaluar la eficacia en el periodo anterior de las medidas de reducción de la contaminación acústica vigentes en el aeropuerto, independientemente de que cuenten con un elevado grado de implantación y madurez.
14. Se debería aportar información más completa sobre las **“oportunidades de ampliación de medidas ya existentes, así como nuevos planteamientos derivados del desarrollo tecnológico o que pueden ser promovidos a través de cambios legislativos”** que se dice haber identificado.
15. Se deberían adjuntar los valores concretos asignados de **cuota de ruido** actuales por compañía y los que se anuncian en el PAR para el siguiente periodo, dado que no se aportan (pág.41).
16. Se debería aportar una propuesta de mejora continua en relación a las **restricciones de aeronaves ruidosas**, independientemente de los avances realizados en el pasado, dado que aún quedan aeronaves de categoría 1 y 2 operando, aunque sean pocas y penalizadas. Además, es posible hacer una propuesta parcial de penalización (tasas) para un primer tramo de aeronaves en la categoría 3, incrementar penalizaciones sobre la 2, etc. El PAR refleja cierto conformismo en este aspecto.
17. En cuanto a las **mejoras en la planificación territorial** la remisión de comunicaciones informativas a las entidades locales que se propone como acción, debería ampliarse al resto de actores protagonistas en la planificación territorial y urbanística mencionados¹ en el informe.
18. En relación a los **PBN**, se considera necesario que el PAR aporte:

C.I.F.: P-2813400-E

¹ Colegios y asociaciones profesionales: Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (profesionales responsables de la elaboración del planeamiento, mayoritariamente los primeros), Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental (profesionales responsables de la evaluación ambiental estratégica de planes), Sociedad Española de Acústica; así como a las Direcciones Generales de Urbanismo y Medio Ambiente de la Consejería de Medio Ambiente, Agricultura e Interior de la Comunidad de Madrid.



**CONCEJALÍA DE DESARROLLO
URBANO, CONTRATACIÓN Y
COMPRAS, MEDIO AMBIENTE Y
SOSTENIBILIDAD Y PATRIMONIO**

C.I.F. : P-2813400-E

- a. Más información sobre los “*incrementos en el ruido de la población que quede expuesa*” derivados de incremento de la precisión, según se menciona en el PAR.
- b. Una aclaración sobre la aparente contradicción entre la alusión a una mayor adherencia de las aeronaves a la trayectoria nominal en aproximaciones paralelas, con lo que se estima que se reducirá el sobrevuelo sobre algunos núcleos de población actualmente afectados por recortes en las autorizaciones y la alusión a una mayor “operativa de directos” asociada a nuevas trayectorias (p.45).
- c. Una atención al riesgo derivado del hecho de que el incremento en la precisión de la navegación posibilita una disminución de las separaciones para un mismo nivel de seguridad operacional, lo que podría originar una mayor intensidad de tráfico en el mismo espacio y, por tanto, una mayor emisión ruido.

19. En relación a la propuesta de incrementar el uso **procedimientos de atenuación de ruido en aproximaciones** mediante concienciación:

- a. No se aportan datos del % de aproximaciones que adoptan este procedimiento ni los motivos que se aducen para no hacerlo.
- b. Se debería evaluar la viabilidad de convertirlo en restricción (salvo motivo de seguridad)

20. En relación a estas medidas, deberá **confirmarse su viabilidad técnica inicial**, dado que en el apartado 8.3.5.2 se afirma que un número significativo de ellas (sin identificar) requieren un estudio de viabilidad técnica. En caso de no tenerla, no deberían incluirse en el PAR.

En cuanto a la supervisión y seguimiento

21. En cuanto a la **supervisión** de la implantación del PAR, siendo la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), firmante del mismo junto con Aena, enaire y el propio Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, no debería ser la responsable de la implantación, siendo preferible una agencia independiente,



**CONCEJALÍA DE DESARROLLO
URBANO, CONTRATACIÓN Y
COMPRAS, MEDIO AMBIENTE Y
SOSTENIBILIDAD Y PATRIMONIO**

como pueda ser la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid, órgano ambiental en la evaluación de planes y programas.

22. En cuanto a las **medidas de seguimiento**, el seguimiento bianual propuesto en el apartado 8.3.5.2 se considera insuficiente, especialmente dada la falta de madurez técnica de las medidas que se han formulado.
23. Los **indicadores de seguimiento** se consideran claramente insuficientes, en particular en el último área de seguimiento general de la eficacia de las medidas, que **debería completarse**, al menos, con el seguimiento de personas afectadas por:
- Un valor o valores del índice correspondiente al periodo noche.
 - Un indicador del número medio de sucesos sonoros que superen un umbral de ruido individual, determinado por un indicador específico: L_{máx}, SEL o similar.

Este seguimiento debería ser, como mínimo, de periodicidad anual.

Erratas

24. Las figuras 2, 3, 5, 6, 7, 8, 13, 14, 15, 16 y 17 del PAR están mal orientadas o deformadas. Deberían sustituirse por figuras sobre una cartografía georreferenciada en coordenadas UTM expresadas en metros sobre el huso 30 y proyección ETRS89, habitual en la cartografía urbanística y ambiental de la Comunidad de Madrid, que igualmente permita la comparación y el seguimiento.
25. En el resumen de medidas de compromiso con el entorno (9.4), dentro del apartado de fomento de la transparencia, participación y comunicación, se incluye la medida de '*Seguimiento de la implantación de los procedimientos de precisión (PBN)*' que entendemos corresponde al capítulo de procedimientos operacionales (9.3).

Así mismo, se adjunta el informe técnico en el que dichas alegaciones se sustentan.

Informe: 07032025 Alegaciones al PAR del MER
Fase IV

OTROS DATOS

Código para validación: **JLAHN-3UEWH-6XWE4**
Página 10 de 10

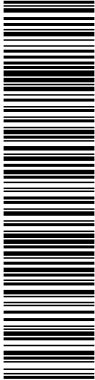
FIRMAS

El documento ha sido firmado o aprobado por :

- 1.- ESTHER NOTARIO DÍAZ, Medio Ambiente - Técnico 3, de AYTO. SAN SEBASTIAN DE LOS REYES. Firmado 07/03/2025 13:16
- 2.- Juan Garzón Barragán, Medio Ambiente - Jefe de Sección, de AYTO. SAN SEBASTIAN DE LOS REYES. Firmado 07/03/2025 13:18
- 3.- Diego Domingo García Muñoz, Concejal Delegado de Desarrollo Urbano, Contratación y Compras, Medio Ambiente y Sostenibilidad y Patrimonio, de AYTO. SAN SEBASTIAN DE LOS REYES. Firmado 07/03/2025 13:17

ESTADO

FIRMADO
07/03/2025 13:18



Esta es una copia impresa del documento electrónico (Ref: 2348095-JLAHN-3UEWH-6XWE4-9D31831FDA1B6BC999E87DA653F8FD28291515F7), generada con la aplicación informática Firmadoc. El documento está FIRMADO. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los documentos firmados en la dirección web: <https://sede.sstreyes.es/verificador/fdo/mas=1>



**CONCEJALÍA DE DESARROLLO
URBANO, CONTRATACIÓN Y
COMPRAS, MEDIO AMBIENTE Y
SOSTENIBILIDAD Y PATRIMONIO**

En San Sebastián de los Reyes, fecha y firma electrónica

La Técnica de Medio Ambiente
Fdo. Esther Notario Díaz

El Jefe de Sección de Medio Ambiente
Fdo. Juan Garzón Barragán

El Concejal Delegado de Medio Ambiente
Fdo. Diego Domingo García Muñoz

C.I.F. : P-2813400-E