

INFORME SOBRE EL IMPACTO DEL RUIDO DEL TRÁFICO FERROVIARIO EN EL VECINDARIO DEL DISTRITO DE RETIRO

Madrid, febrero de 2017

Introducción

Los actuales barrios de Pacífico y Adelfas conviven con el ruido desde la construcción de la Estación de Atocha en el siglo XIX. Sin embargo, la población afectada fue muy reducida hasta hace pocas décadas ya que en las parcelas contiguas a las vías el uso residencial era muy escaso, estando ocupadas por pequeñas industrias, almacenes, carboneras de RENFE, cuarteles (Real Maestranza de Artillería y Centro Técnico de Intendencia) o las cocheras de la Empresa Municipal de Transporte. Esta situación cambia radicalmente producto de la transformación de ambos barrios que arranca a partir de los 80 del siglo pasado, cuando las diferentes administraciones se embarcan en complejos proyectos urbanísticos con permutas de parcelas y cambios de uso del suelo que permiten la construcción de viviendas y exponen a sus futuros habitantes a un riesgo para la salud como es el ruido. Dicho proceso comienza en los cuarteles del Centro Técnico de Intendencia y de la Real Maestranza de Artillería y termina hace escasos años en el API 03.05 situado en el barrio de Adelfas. Y todo ello coincidiendo con un importante incremento del tráfico ferroviario de Atocha, tanto de cercanías como de largo recorrido y alta velocidad.

Los vecinos y vecinas de la zona vienen denunciando públicamente este problema desde hace décadas, y dirigiéndose a las administraciones y a la empresa responsable (RENFE, actualmente ADIF) para que se tomen medidas para reducir y controlar el ruido. El vecindario de las fincas afectadas informa que el ruido es especialmente intenso en el caso de circulación de trenes de cercanías, especialmente los de dos pisos, a diferencia de los de alta velocidad que son significativamente más silenciosos, pero avisan que el ruido también procede de las actividades de mantenimiento de las vías, labores que se realizan en horario nocturno y que por esta razón son especialmente molestas (algo que en el verano de 2016 quedó especialmente patente). Nos consta que ya en 2006 los presidentes de las comunidades de propietarios afectadas remitieron una carta a RENFE en este sentido, y nuestra Asociación Vecinal ha hecho lo propio en varias ocasiones con el Ayuntamiento de Madrid y ADIF desde febrero de 2016.

En respuesta a nuestra comunicación de febrero de 2016, la Asociación Vecinal recibió una [carta de la Directora General de RRHH y Secretaría General y de Consejo de ADIF, de fecha 5 de mayo de 2016](#), en la que entre otras cuestiones nos informaba de un proyecto, aprobado en diciembre de 2015, que preveía la instalación de dos pantallas acústicas en la zona de la calle Cocheras. En junio, nuestra Asociación Vecinal volvió a remitir una carta a ADIF

solicitando más información sobre dichas pantallas (características, dimensiones, emplazamiento exacto y fecha de inicio de las obras) no habiendo recibido aun respuesta. En verano de 2016 se hicieron unas catas de terreno en la zona de la Calle Cerro de la Plata más cercana a la calle Cerro Negro, pero aún no ha comenzado la instalación de las pantallas. Según nos ha informado la Junta Municipal de Retiro, que también ha hecho gestiones para contactar con ADIF, el gestor de infraestructuras ferroviarias mantiene el proyecto de ambas pantallas pero no les han comunicado las fechas previstas para el inicio de las obras.

Mientras tanto, un grupo de vecinos de la Calle Téllez afectados por el ruido se puso en contacto con nuestra asociación. Nos informaron que ellos habían hecho gestiones ante al Ayuntamiento por este motivo y que el Área de Medio Ambiente y Movilidad Sostenible había realizado mediciones de ruido en su domicilio entre el 18 de marzo y el 5 de abril de 2016. Hay que resaltar que esas fechas coincidieron con la celebración de la Semana Santa. Este hecho es importante ya que se trata de uno de los periodos del año en los que la frecuencia de paso de trenes de cercanías en el área se reduce de manera enorme (los trenes de cercanías son los que generan más ruido, sobre todo los de dos pisos, con gran diferencia respecto de los trenes de largo recorrido y alta velocidad) lo que, sin duda, tiene que haber minusvalorado el nivel de exposición del vecindario al ruido. A pesar de ello, en el informe de las mediciones de fecha 28 de abril se señala que los valores en jornada de mañana (64,7 dBA) y de tarde (64,6 dBA) están muy cerca de sus límites (65 dBA) fijados en la Ordenanza Municipal de Protección Contra la Contaminación Acústica y Térmica, pero se ven rebasados con claridad durante la noche: 58 dBA frente a los 55 dBA fijado como límite en horario nocturno.

En diciembre de 2016 celebramos una asamblea vecinal a la que asistieron personas de las comunidades de propietarios afectadas en la que decidimos realizar actividades conjuntas para hacer pública esta situación, solicitar una reunión a las administraciones concernidas (ADIF y Ayuntamiento de Madrid) y, en el caso de no lograr un compromiso que solucione el problema en un plazo razonable, iniciar movilizaciones. Por el momento, solo hemos recibido respuesta de la Junta Municipal de Retiro diciendo que están haciendo gestiones para que mantengamos una reunión conjunta con el Área de Medio Ambiente y Movilidad Sostenible del Ayuntamiento de Madrid, pero seguimos sin noticias de ADIF.

Marco legal

En los meses transcurridos hemos investigado sobre la legislación vigente en materia de protección frente al ruido y sobre las obligaciones de las diferentes administraciones y hemos averiguado las siguientes cuestiones:

La legislación española en la materia, incluida la Ley 37/2003 del Ruido, deriva de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo sobre evaluación y gestión del ruido

ambiental. En ambas normas se fija la obligación de las Administraciones de los Estados Miembros de la Unión Europea de elaborar unos Mapas Estratégicos del Ruido (MER) en determinadas zonas (grandes ejes viarios, grandes ejes ferroviarios, grandes aeropuertos y aglomeraciones urbanas). Y a partir de cada uno de estos MER, también obliga a la redacción de unos Planes de Acción en materia de contaminación acústica en los que se recojan medidas para solucionar los problemas detectados. Los MER y los Planes de Acción de los grandes ejes ferroviarios de la red estatal corresponden realizarlos al Ministerio de Fomento que deriva a su vez en ADIF. También corresponde a ADIF tomar las medidas incluidas en los Planes de Acción para hacer frente a los problemas detectados en los MER. Tanto la Directiva como la Ley del Ruido fijan un plazo máximo de cinco años para revisar los MER y los Planes de Acción.

Tras consultar la página web del [Sistema de Información de la Contaminación Acústica](#) (SICA) del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente hemos comprobado que para cumplir con lo dispuesto en la Directiva, el Gobierno dispuso un calendario de aplicación articulado en fases. En la Primera Fase, prevista para 2007, se incluyó la elaboración del [MER del eje ferroviario Atocha-Guadalajara](#), del que forma parte la Unidad de Mapa Estratégica (UME) Red de Transición Sur de Atocha, en la cual está incluida una buena parte de las comunidades de vecinos afectadas de los barrios de Adelfas y Pacífico. Otra parte de las comunidades, las comprendidas entre la Travesía de Téllez y la calle Antonio de Nebrija estarían dentro del ámbito del Mapa de Ruidos de la Estación de Atocha, citado en los documentos del SICA pero que no hemos podido localizar en su página web (no sabemos si este mapa está pendiente de elaboración).

En la [Memoria Resumen del MER de la UME Red de Transición Sur Atocha](#), de fecha agosto de 2007 y revisada en enero de 2008, se indica que los valores límite para las zonas residenciales consolidadas (caso de la mayor parte de las colindantes con las vías en el distrito de Retiro) son de 65 dBA en horarios diurnos y de 55 dBA en horario nocturno, mientras que para las zonas de uso sanitario y docente son de 60 dBA en horarios diurnos y de 50 dBA en nocturno.

Asimismo se indica que se toma como índice para edificios sensibles (centros educativos y sanitarios) niveles de 55 dBA en horario diurno, pero se añade que ninguno de los tres centros de enseñanza incluidos dentro de la zona de influencia de dicha UME se encuentra afectado. Sin embargo, no se ha tenido en consideración que existe un centro de enseñanza, la Escuela Infantil Las Nubes (de propiedad municipal y situada en la confluencia de las calles Antonio Nebrija y Comercio), que está dentro del ámbito del Mapa de Ruidos de la Estación de Atocha, prácticamente colindante con las vías y que no aparece señalada en ninguno de los planos que están a disposición del público en la web. Dicha Memoria Resumen finaliza indicando que la única zona de conflicto identificada en la UME Red de Transición Sur de Atocha es la de las calles Cerro de la Plata y Cafeto.

El [Documento Resumen del Plan de Acción Contra el Ruido de los Grandes Ejes Ferroviarios. Fase I. Lote Nº 1: Madrid y Castilla La Mancha](#) incluye las medidas previstas para las zonas de

conflicto de la UME Red de Transición Sur de Atocha, pero previamente hace algunas consideraciones de interés.

En primer lugar, se hace referencia a que la Comisión Europea, a través del documento [“Position Paper on the European strategies and priorities for railway noise abatement”](#) elaborado por su Grupo de Trabajo sobre Ruido Ferroviario, fija “como necesidad darle prioridad como política global de minimización del ruido ferroviario a las medidas relacionadas con la fuente emisora debido a que resultan más eficaces atendiendo a los análisis coste-beneficio realizados”. Sin embargo, más adelante el Plan de Acción escoge como medida prioritaria una actuación sobre el medio transmisor, la colocación de sistemas de apantallamiento acústico, en contra del criterio de la Comisión Europea. En el documento se informa que para la UME Red de Transición Sur de Atocha está prevista la instalación de 2 pantallas con un coste estimado de 584.100 euros. Entendemos que dichas pantallas corresponden a las que se citaban en la carta de ADIF de mayo de 2016.

En segundo lugar, el documento clasifica las medidas sobre el medio emisor en “actuaciones sobre el material móvil” y “medidas sobre la superestructura e infraestructura encaminadas a paliar el ruido de la rodadura” (también denominadas “medidas puntuales”) e indica que “el Plan de Acción propone la realización de una serie de estudios de detalle que permitan concretar la realización de las que se han denominado ‘medidas puntuales’, y que en la mayoría de los polígonos serán complementarios a las actuaciones de apantallamiento acústico”. Las medidas sobre el medio emisor a las que hace referencia el documento son eliminación de juntas, amolado del carril, modificación de la tipología de desvío, utilización de lubricantes y modificación de la rigidez de las placas de asiento. En el documento se incluye la previsión de realización de un estudio de detalle para la UME Red de Transición Sur de Atocha con un coste estimado de 190.625 euros. Dicho estudio no se encuentra disponible en la web del SICA, por lo que no podemos saber si se ha realizado o no, ni cuáles serían sus posibles conclusiones.

Y por último, las fechas de los documentos del MER y del Plan de Acción de la zona a la que nos referimos tienen fechas de agosto de 2007 (con revisión en enero de 2008) y julio de 2011, respectivamente. Ello quiere decir que en ambos casos están fuera del plazo de revisión fijados en 5 años tanto por la Directiva Europea como por la Ley del Ruido.

Ruido procedente del mantenimiento de las vías

Tras efectuar consultas a técnicos especialistas en construcción y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias hemos averiguado que la reducción del ruido procedente de las labores de mantenimiento es técnicamente complicada. Y lo es si se utilizan herramientas

portátiles (radiales, etc.), pero mucho más cuando se emplea maquinaria de vía de gran tamaño:

- Bateadora-niveladora: ajusta la posición de la vía y nivela y compacta el balasto (piedra que se utiliza en la plataforma ferroviaria).
- Desguarnecedora: sustituye total o parcialmente el balasto.

También hemos tenido conocimiento que, al tratarse de una actividad nocturna e inevitablemente ruidosa, los ayuntamientos de algunos municipios (Pontevedra, por ejemplo) han llegado a negociar con ADIF y las empresas subcontratadas la programación de estas obras para poder mantener informado al vecindario de las fechas de realización con carteles en los portales y manejando el criterio de no acumular varias noches seguidas de trabajo para, de algún modo, facilitar el descanso.

Propuestas

Dada la situación anteriormente descrita, desde la Asociación Vecinal Los Pinos Retiro Sur y las vecinas y vecinos expuestos al ruido del tren en el distrito Retiro queremos trasladar una serie de propuestas a las diferentes administraciones con competencias para solucionar este problema:

1. Que ADIF y el Ayuntamiento de Madrid (Área de Medio Ambiente y Movilidad y Junta de Municipal de Retiro), así como los grupos parlamentarios de la Asamblea Regional, se reúnan con la ciudadanía afectada para resolver el problema de forma participada.
2. Que ADIF instale las dos pantallas previstas desde 2011 en el documento del Plan de Acción de la zona a la que hacemos referencia. No entendemos como una actuación prevista en 2011 no se proyecto hasta diciembre de 2015. Y mucho menos entendemos que todavía no se haya iniciado su construcción en 2017. También exigimos que el proyecto de instalación de pantallas se amplíe al conjunto del trazado que discurre en el distrito de Retiro.
3. Que ADIF nos informe sobre la situación del estudio detallado previsto en el documento del Plan de Acción de la zona a la que hacemos referencia y del que se hizo una estimación de coste. Es necesario saber si se ha realizado o no y, en el caso de que exista, las conclusiones que recoja.
4. Que ADIF informe del proceso de revisión del MER y del Plan de Acción de la zona afectada, ambos ya fuera de plazo. Esta revisión es imprescindible no sólo por la obligación legal existente sino porque el tráfico procedente de la Estación se ha incrementado en el periodo transcurrido desde la elaboración de MER y el Plan de Acción anteriores por lo que las medidas para proteger a la población afectada están

- desfasadas. Que dicha revisión se haga con la debida transparencia de forma que la ciudadanía afectada pueda participar de su elaboración.
5. Que ADIF cambie el criterio para priorizar la medidas a poner en marcha, poniendo por delante las actuaciones sobre el medio emisor, tal y como recomienda la Comisión Europea. Además, el apantallamiento sólo protege a los pisos más bajos de los edificios, quedando expuestas las viviendas por encima de la tercera o cuarta planta. También sería conveniente que ADIF tuviera en cuenta los criterios sobre medidas de reducción del ruido de entidades de referencia en el sector como, por ejemplo, las recogidas en el documento [“Railway Noise Technical Measures Catalogue”](#) de la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC).
 6. Que el Ayuntamiento de Madrid realice mediciones en domicilios de las diferentes calles afectadas (Comercio, Téllez, Cocheras y Cerro Negro), así como en la Escuela Infantil Las Nubes, para poder evaluar el estado actual de la exposición al ruido en la zona y comprobar si los niveles están situados por encima de los límites de la Ordenanza Municipal de Protección Contra la Contaminación Acústica y Térmica. Dichas mediciones deben realizarse en fechas en las que el tráfico ferroviario sea el habitual, a diferencia de lo sucedido en la última medición efectuada en Semana Santa, periodo del año en el que se reduce significativamente el tráfico de cercanías, los trenes más responsables del ruido en zona.
 7. Que, en el caso de que los resultados de dichas mediciones estén por encima de los límites legales de exposición, el Ayuntamiento aplique lo previsto en la Ordenanza Municipal de Protección Contra la Contaminación Acústica y Térmica, en especial lo relativo a su régimen sancionador.
 8. Que el Ayuntamiento de Madrid negocie con ADIF y las empresas subcontratadas la programación de obras de mantenimiento de acuerdo con criterios que garanticen en la medida de lo posible el descanso y que informe al vecindario de las fechas elegidas.
 9. Que la Comunidad de Madrid haga las gestiones oportunas con el Ministerio de Fomento y con ADIF para que se atiendan estas propuestas a la mayor brevedad posible.