

PLANES DE CONTROL DE RUIDO LLEVADOS A CABO POR ADIF

Desde el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias y anteriormente desde RENFE, la problemática del ruido asociado a las infraestructuras ferroviarias ha sido abordada desde sus inicios desde una perspectiva preventiva a través de mecanismos inherentes a los estudios de impacto ambiental, concesión de autorizaciones para construir dentro de la zona de protección de la infraestructura ferroviaria, etc. No obstante, dado el acusado crecimiento urbanístico que se ha producido en la última década, se han venido originando situaciones en las que el casco urbano de una ciudad ha ido creciendo hasta tal punto que usos residenciales sensibles se han ubicado aledaños a la infraestructura con las molestias para los residentes que esto ocasiona. En este sentido, Adif, en convenio con entidades locales y comunidades autónomas, ha abordado el problema desde una perspectiva correctora elaborando planes de actuación concretos.

De este modo, a través de las **Autorizaciones de nuevas construcciones en zona de dominio público ferroviario, (en virtud del artículo 15 de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario y otras legislaciones)**, Adif exige a los promotores de construcciones dentro de la zona de protección y dominio público ferroviario, que se hagan responsables de la ejecución de las medidas de control de ruido exigidas en el contexto normativo que se trate. De este modo, cualquier construcción que se autoriza, garantizará unos mínimos de calidad acústica.

En este sentido, hasta la fecha son numerosas las autorizaciones que ha tramitado Adif, de modo que se ha ido compatibilizando la actividad ferroviaria con los usos residenciales que han ido asentándose dentro de la zona de protección ferroviaria.

De otra parte, Adif viene desarrollando desde hace más de diez años una **gestión de quejas y reclamaciones** por parte de particulares, asociaciones de vecinos, entidades privadas, etc., que exponen una situación acústica irregular en sus propiedades, causada presumiblemente por la actividad ferroviaria.

En este sentido, el departamento ambiental de Adif, se encarga de recopilar toda la información que exista de la zona en cuestión, investiga los posibles antecedentes e incluso se realiza una visita a la zona para examinar la casuística y proceder a realizar mediciones acústicas preliminares. Posteriormente se realiza un diagnóstico de la situación y, si se considera oportuno, se procede a informar a otros agentes (internos o externos al Adif) para que procedan a la revisión, mantenimiento y mejora de la infraestructura (Adif) o material rodante (RENFE Operadora). Cuando la



problemática alcanza una magnitud elevada se procede a la realización de estudios acústicos por parte de laboratorios acreditados en la materia. De todo ello, se mantiene correctamente informado al interesado en cuestión.

No menos importante ha sido la elaboración de **Convenios con Comunidades Autónomas, Federación de Municipios y Provincias, Ayuntamientos, etc.** sobre todo enfocados a la subsanación de situaciones acústicas incompatibles por la presencia de usos sensibles consolidados aledaños a la infraestructura. En esta línea se ha procedido a realizar los correspondientes estudios acústicos encaminados a la posterior mitigación de la afección sonora. Cabe destacar los convenios con el Ayuntamiento de Madrid, Alcorcón, El Vendrell, Sant Joan Despí, convenio con la Comunidad de Madrid, etc.

De todos los mecanismos de actuación anteriores se han derivado diversas de acciones concretas encaminadas a minimizar la afección sonora originada por la actividad ferroviaria.

Cabe destacar asimismo, las **actuaciones de mejora en la línea de cercanías de Móstoles**, zona donde el trazado de la infraestructura posee la singularidad de un radio de curvatura acusado, lo que provoca un incremento en los niveles sonoros al paso del tren. En este sentido, se ha trabajado en colaboración con ingenierías con amplia experiencia en vía y se ha ejecutado un seguimiento en continuo de las medidas correctoras planteadas para poder evaluar la mejora.

De los **estudios de impacto ambiental en nuevas infraestructuras** se ha derivado la implementación de pantallas acústicas en proyectos de Alta Velocidad previo estudio de predicción de niveles sonoros.

Es de resaltar el **estudio acústico y medidas correctoras en la Terminal de mercancías de Silla**. Con este estudio, finalizado en 2008, se ha venido abordando la problemática que subyace cuando coexisten en un entorno cercano usos de muy diferente sensibilidad, como es el caso de esta Terminal de contenedores que, desde su implantación en el municipio valenciano, ha visto cómo el fuerte desarrollo urbanístico de los últimos años ha provocado la disposición de usos residenciales colindantes con dicha terminal. Por parte de la antigua RENFE, y ahora por Adif, se han ido elaborando diferentes estudios acústicos planteando las medidas correctoras oportunas llegando en la actualidad a compatibilizar la actividad ferroviaria con los usos colindantes.

Finalmente, con motivo de la entrada en vigor de la Ley 37/2003 del Ruido, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, en el 2007, ha encargado la realización de los Mapas Estratégicos de ruido de los grandes ejes ferroviarios. Para realizar este trabajo era necesaria la tipificación del material rodante e infraestructura nacional al método de cálculo holandés exigido por la Directiva Comunitaria, ya que España no cuenta todavía con



una metodología de cálculo propia. En este sentido, Adif en colaboración con el CEDEX desarrolló en 2006 el **Estudio de caracterización acústica de Trenes Españoles**, herramienta que ha servido, no solamente para los mapas estratégicos sino para cualquier tipo de mapa zonal relacionado con tráfico de trenes españoles.

Además, Adif ha venido realizando diversos Estudios acústicos relacionados con la implantación de Sistemas de Gestión Medioambiental en diversas áreas funcionales de la empresa para adaptarse a las normativas nacionales e internacionales.