DENUNCIA ADMINISTRATIVA POR CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

AL ÁREA DE GOBIERNO DE URBANISMO, MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD DEL AYUNTAMIENTO DE MADRID
(Dirección General de Sostenibilidad y Control Ambiental / Servicio de Inspección y Disciplina Ambiental)

D./D.ª [NOMBRE Y APELLIDOS DEL REPRESENTANTE O PRESIDENTE/A DE LA COMUNIDAD], mayor de edad, con DNI **[NÚMERO DE DNI]**, en calidad de Presidente/a y representante legal de la **Comunidad de Propietarios de [DIRECCIÓN EXACTA, ej. Calle del Puerto de Béjar n.º X / Avda. del Planetario n.º X, 28045 Madrid]** *(o en nombre propio / en representación conjunta de los vecinos afectados)*, con domicilio a efectos de notificaciones en **[DIRECCIÓN COMPLETA]**, teléfono **[TELÉFONO]** y correo electrónico **[EMAIL]**, ante ese organismo comparece y, como mejor proceda en Derecho, **EXPONE:**

PRIMERO.- Ubicación de los inmuebles afectados y usos especialmente protegidos

Los edificios situados en el entorno de la **calle del Puerto de Béjar y la avenida del Planetario** (distrito de Arganzuela, Madrid), construidos entre las décadas de 1980 y 1990, lindan directamente con el corredor ferroviario de la **línea C-5 de Cercanías de Madrid**, exactamente en el tramo comprendido entre las estaciones de **Méndez Álvaro y Doce de Octubre**.

En este frente urbano coexisten distintos usos urbanísticos que gozan de especial protección frente a la contaminación acústica conforme a la legislación estatal y municipal:

1. **Edificios de uso residencial** (viviendas habituales de varias alturas, con dormitorios y salones orientados directamente hacia la infraestructura ferroviaria).
2. **Una residencia de personas mayores** gestionada por la entidad **Amavir**, sujeta a la protección reforzada propia de los **usos sanitarios y asistenciales**.
3. **Una parroquia católica**, en la que además del culto religioso se imparten de forma habitual **cursos de formación**, actividad asimilable a los **usos docentes y culturales**.

SEGUNDO.- Horarios reales de circulación entre Méndez Álvaro y Doce de Octubre, trenes vacíos y trabajos nocturnos ilegales sin autorización ni preaviso

El tránsito ferroviario que soporta este tramo entre **Méndez Álvaro y Doce de Octubre** abarca prácticamente la totalidad de las 24 horas del día, invadiendo de lleno el periodo oficial de descanso nocturno (23:00 a 07:00 h):

1. **Servicio comercial ordinario (de 05:18 a 00:25 h aprox.):**
   - **En días laborables (lunes a viernes):** El primer tren comercial en sentido Fuenlabrada/Humanes pasa por este tramo en torno a las **05:18 h** (salida de Atocha a las 05:15 h) y en sentido Atocha/Móstoles-El Soto en torno a las **05:32 h** (salida de Fuenlabrada a las 05:11 h). Los últimos convoyes comerciales circulan hasta las **00:20 – 00:25 h** (últimas salidas desde Fuenlabrada a las 23:50 h / 00:01 h y desde Atocha hacia Fuenlabrada a las 00:20 h).

- **En sábados, domingos y festivos:** El paso de trenes comerciales se extiende desde las **05:47 – 05:51 h** hasta las **00:08 – 00:10 h**.
- **Retrasos habituales:** Con frecuencia, las últimas circulaciones nocturnas sufren retrasos que prolongan el paso de trenes de viajeros más allá de las **00:45 h**.

2. **Circulaciones de material vacío de madrugada:** Antes del inicio del servicio comercial (entre las **04:30 y las 05:15 h**), circulan por estas vías convoyes sin viajeros procedentes de talleres y depósitos para posicionarse en las estaciones de cabecera.
3. **Maquinaria nocturna de mantenimiento y bateadoras de balasto sin autorización municipal ni aviso vecinal:** En las escasas horas sin tráfico de viajeros (entre las **00:30 y las 05:00 h**), operan periódicamente trenes de trabajo y maquinaria pesada de mantenimiento de vía —entre ellas **grandes máquinas bateadoras que remueven, golpean y compactan las piedras del balasto**—. Según los parámetros técnicos de acústica ferroviaria, una bateadora pesada emite en origen entre **90 y 100 dBA** (con picos superiores a 100 dBA al accionar los bates vibratorios junto al motor diésel y el sistema hidráulico), proyectando sobre las fachadas de los edificios próximos niveles sostenidos de **80 a 90 dBA** que introducen en el interior de los dormitorios (a través de ventanas de los años 80 y 90) entre **55 y 68 dBA** durante largos periodos de la madrugada, pulverizando en **+25 a +38 dBA** el límite legal nocturno de **30 dBA**.

- **Ausencia de autorización previa (infracción sancionable):** Conforme al **artículo 9 de la Ley 37/2003 del Ruido** y al **artículo 42 de la Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica del Ayuntamiento de Madrid (OPCAT)**, los trabajos nocturnos y la maquinaria de mantenimiento que superen los límites máximos de ruido requieren **autorización previa y expresa del Ayuntamiento de Madrid** (suspensión temporal de los objetivos de calidad acústica por razones excepcionales debidamente justificadas). **ADIF jamás solicita dicha autorización previa ni obtiene permiso municipal** para operar estas bateadoras de madrugada, incurriendo en una conducta manifiestamente ilegal y **sancionable** conforme al régimen disciplinario de la OPCAT y de la Ley del Ruido.
- **Falta absoluta de información previa a los vecinos:** Asimismo, ni ADIF ni el Ayuntamiento de Madrid avisan con antelación a los residentes de los edificios afectados de las noches en que van a realizarse estos trabajos de mantenimiento, privando a los ciudadanos de la posibilidad de adoptar medidas básicas de autoprotección y mitigación (como trasladarse temporalmente a dormitorios orientados a patios interiores o utilizar tapones auditivos) antes de ser despertados bruscamente de madrugada por ondas sonoras excesivas e ilegales.

TERCERO.- Propagación directa en superficie y viaducto elevado, picos máximos instantáneos (LAmax) e inmisión ilegal en dormitorios y estancias

En este sector, las vías discurren en superficie en un primer tramo y **completamente elevadas sobre un viaducto en el tramo siguiente**, sin que exista más separación que un **muro de ladrillo de escasa altura y unos pocos árboles dispersos**, totalmente insuficientes para generar sombra acústica o frenar la propagación aérea del sonido hacia los edificios colindantes.

De acuerdo con la documentación técnica ferroviaria y acústica (Especificaciones Técnicas de Interoperabilidad de Ruido y manuales de acústica ferroviaria), un tren eléctrico de Cercanías de Madrid (series 446 / Civia) circulando en vía abierta emite en origen (a 7,5 metros del eje de vía) picos máximos de entre **80 y 88 dBA**, que se elevan hasta los **90 – 95 dBA** cuando concurre desgaste ondulatorio de carril, paso por juntas de dilatación o resonancia sobre tablero de viaducto elevado. Al no existir obstáculos físicos entre la cota del viaducto y las plantas medias y altas de los inmuebles situados a 15–25 metros de distancia, esta energía sonora impacta directamente contra las fachadas con picos puntuales que alcanzan y superan los **85 dBA**, produciendo una doble superación de los límites establecidos en el **Real Decreto 1367/2007** y la **OPCAT**:

Plano de medición	Nivel real registrado / estimado	Tope máximo legal (RD 1367/2007)	Evaluación jurídica de la infracción
Exterior (fachada) – Pico puntual (LAmax)	**85 dBA o más** *(78–88 dBA en pisos medios y altos)*	**85 dBA** *(uso residencial)* / **80 dBA** *(uso sanitario o docente)*	**Supera el límite legal** al alcanzar o rebasar los 85 dBA en edificios residenciales, y lo supera de forma sistemática en la **residencia Amavir** y la **parroquia** (cuyo límite máximo es **80 dBA**).
Interior (dormitorios, ventanas cerradas)	**58 – 63 dBA** *(con ventanas originales de los años 80–90)*	**30 dBA** *(noche)* / **35 dBA** *(día)*	**Superación indiscutible y masiva (+28 a +33 dBA de noche)**, constituyendo una infracción flagrante e irrefutable en la inspección municipal.
Interior (otras estancias, ventanas cerradas)	**58 – 63 dBA** *(con ventanas originales de los años 80–90)*	**40 dBA** *(noche)* / **45 dBA** *(día)*	**Superación indiscutible (+18 a +23 dBA de noche)** en salones y estancias habitables.

Como refleja el cuadro anterior, las viviendas de estos edificios, construidas legalmente en las décadas de 1980 y 1990 (antes del Código Técnico de la Edificación de 2006), conservan en su mayoría sus **ventanas originales de obra**, cuyo índice promedio de aislamiento acústico (Rw) se sitúa entre **22 y 27 dB**. Al impactar un pico exterior de **85 dBA o más** sobre una carpintería con esa atenuación, en el interior de los dormitorios se introducen niveles sonoros de **entre 58 y 63 dBA** durante cada paso de tren, pulverizando de forma incontestable los topes máximos legales interiores.

CUARTO.- Obligación legal de corrección en el foco emisor (ADIF) sin traslado de costes a los vecinos

Ningún propietario de vivienda tiene la obligación legal de invertir su patrimonio privado en sustituir unas ventanas perfectamente legales conforme a la normativa vigente cuando se construyó el edificio, con el único fin de paliar la contaminación acústica generada por un tercero.

En virtud del principio de **corrección de la contaminación en origen** recogido en la **Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido**, la obligación de adoptar medidas correctoras recae íntegramente sobre el titular del foco emisor —la entidad pública empresarial **ADIF**—, que debe financiar con presupuesto público las pantallas acústicas y mejoras de infraestructura necesarias en lugar de pretender que sean los vecinos quienes sufraguen de su bolsillo el aislamiento de sus hogares.

QUINTO.- Responsabilidad de ADIF y doctrina firme del TSJ de Madrid (STSJ M 8179/2021) sobre vías existentes y picos máximos

El titular de la infraestructura ferroviaria es la entidad pública empresarial **Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)** (siendo **RENFE-Operadora** la operadora del servicio).

Conforme al **artículo 12.5 de la Ley 37/2003, del Ruido**, *«los titulares de emisores acústicos, cualquiera que sea su naturaleza, están obligados a respetar los correspondientes valores límite»*, estableciendo su **Disposición Transitoria Primera** que los emisores acústicos existentes a la entrada en vigor de la ley debían adaptarse a sus exigencias antes del 30 de octubre de 2007.

Resulta plenamente aplicable al presente supuesto la doctrina fijada por la **Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en su Sentencia de 12 de julio de 2021 (STSJ M 8179/2021, ECLI:ES:TSJM:2021:8179)**, dictada precisamente en relación con un expediente de medidas correctoras instruido por este mismo Ayuntamiento de Madrid contra ADIF por el ruido de los trenes de la **misma línea C-5 de Cercanías**. En dicha resolución firme el Tribunal desmonta cualquier excusa de exoneración de ADIF y establece que:

1. **Obligación de las vías existentes de adaptarse a los valores límite:** Frente a la alegación habitual de ADIF de que determinados límites (como el umbral puntual LAmax de 85 dBA en fachada) solo serían exigibles a infraestructuras nuevas y no a líneas preexistentes, la **STSJ M 8179/2021** declara de forma tajante que, por mandato del artículo 12.5 y la Disposición Transitoria Primera de la Ley del Ruido, **las infraestructuras ferroviarias existentes están legalmente obligadas a adaptarse y respetar los correspondientes valores límite**, sin que la antigüedad de la vía férrea respecto a las edificaciones exima a ADIF de responsabilidad.
2. **Infracción indiscutible en el interior de las viviendas:** Con independencia de cualquier debate técnico sobre los índices exteriores, la superación masiva de los límites legales en el interior de los dormitorios y estancias (donde se alcanzan **58–63 dBA** frente al límite nocturno de **30 dBA** con ventanas cerradas) constituye un hecho objetivo e irrefutable que obliga a la intervención administrativa inmediata, tal como sucedió en el expediente avalado por la citada sentencia.
3. **Agravamiento por incremento de frecuencias y desgaste de infraestructura:** El Tribunal reconoce expresamente que el aumento progresivo de trenes de Cercanías a lo largo de las últimas décadas y el deterioro de los materiales de la vía y del viaducto generan un incremento sobrevenido de ruido que ADIF debe corregir.
4. **Competencia municipal y prohibición de trasladar costes:** El Ayuntamiento de Madrid ostenta plena competencia para inspeccionar las inmisiones dentro de las viviendas afectadas y ordenar a ADIF la

ejecución forzosa de medidas correctoras (pantallas acústicas y acondicionamiento de vía), **sin que el coste pueda repercutirse ni trasladarse a los propietarios de las viviendas**.

SEXTO.- Infracción normativa, potestad sancionadora y vulneración de derechos fundamentales

Las inmisiones descritas vulneran los valores límite establecidos en la **Ley 37/2003 del Ruido**, el **Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre** y la **Ordenanza de Protección contra la Contaminación Acústica y Térmica del Ayuntamiento de Madrid (OPCAT)** —tanto por la superación continuada de los niveles máximos en el tránsito ordinario como por la ejecución clandestina y sin autorización municipal de trabajos nocturnos con maquinaria pesada de bateo—, afectando directamente al derecho constitucional a la intimidad domiciliaria, a la integridad física y moral y a la protección de la salud (arts. 15, 18 y 43 de la Constitución Española) de los vecinos y de las personas mayores residentes en el centro Amavir.

Por todo lo expuesto, **SOLICITA AL AYUNTAMIENTO DE MADRID:**

1. Que tenga por presentada esta denuncia administrativa y acuerde la **incoación del oportuno expediente de inspección, control acústico y, en su caso, expediente sancionador** contra **ADIF** en relación con las inmisiones sonoras provocadas por el tránsito ferroviario de la línea C-5 (trenes comerciales, circulaciones de material vacío y maquinaria nocturna de mantenimiento y bateo de balasto operada sin autorización municipal ni preaviso) en el tramo en superficie y viaducto elevado comprendido entre **Méndez Álvaro y Doce de Octubre**, colindante con la calle del Puerto de Béjar y la avenida del Planetario.
2. Que se ordene a los **Servicios Técnicos de Inspección Ambiental** la realización urgente de **mediciones sonométricas oficiales —especialmente en horario nocturno (de 23:00 a 07:00 h), incluyendo las franjas de últimos y primeros trenes y trabajos de mantenimiento—** en las fachadas expuestas y en el interior de los dormitorios y estancias de las viviendas afectadas (priorizando los **pisos medios y altos** y las viviendas con **ventanas originales de los años 80 y 90**), así como en las dependencias de la residencia de mayores Amavir y la parroquia colindante, registrando expresamente los **picos máximos instantáneos (LAmax)** producidos al paso de los convoyes.
3. Que se compruebe si **ADIF** ha solicitado y obtenido autorización municipal excepcional (art. 42 OPCAT) para el uso nocturno de bateadoras y maquinaria de mantenimiento en dicho tramo, incoando en caso negativo el correspondiente **expediente sancionador por infracción muy grave/grave en materia de contaminación acústica** y exigiendo que cualquier trabajo nocturno excepcional debidamente autorizado sea **notificado con antelación suficiente a los vecinos afectados** para que puedan adoptar medidas mitigadoras.
4. Que, una vez constatada la superación de los valores límite aplicables, se dicte resolución ordenando a **ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias)** la adopción urgente y a su costa de las **medidas correctoras necesarias** —en particular, la instalación de **pantallas acústicas fonoabsorbentes** de altura suficiente a lo largo del viaducto elevado y tramos en superficie en todo el frente de los edificios afectados, así como el amolado y acondicionamiento de carriles, juntas y balasto— para garantizar el cumplimiento estricto de la legalidad vigente.

En Madrid, a [DÍA] de [MES] de [AÑO].

Fdo.: [NOMBRE Y APELLIDOS Y FIRMA]
(Sello de la Comunidad de Propietarios, en su caso)