

Desde la AV Manzanares Casa de Campo elevamos esta denuncia de la situación que sufrimos en nuestro barrio para que sea conocida por el Defensor del Pueblo y pueda interceder por nosotros ante la autoridad competente, el Ayuntamiento de Madrid.

**Exponemos:**

1. ***Que según el artículo 43 de la constitución española,***
  - Se reconoce el derecho a la protección de la salud.
  - Compete a los poderes públicos organizar y tutelar la salud pública a través de medidas preventivas y de las prestaciones y servicios necesarios.
  
2. ***Que según el artículo 45 de la constitución española,***
  - Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo.
  - Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.
  - Para quienes violen lo dispuesto en el apartado anterior, en los términos que la ley fije se establecerán sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado.
  
3. ***Que según el informe “Enfermedades producidas por el ruido ambiental” publicado por la oficina Europea de la Organización Mundial de la Salud en conjunto con la Comisión Europea,***
  - Se estima que al menos un millón de vidas sanas se pierden cada año debido a ruido relacionado con el tráfico en Europa Occidental.
  - La perturbación del sueño y molestias relacionadas con el ruido tráfico son las principales consecuencias del ruido ambiental.
  - Los problemas cardiovasculares relacionados con la hipertensión y la enfermedad cardiaca isquémica, los problemas cognitivos en niños relacionados con el aprendizaje como la lectura y la memoria, el desorden del sueño, tinnitus y diferentes molestias generalizadas se confirman como los efectos causantes del ruido producido por el tráfico.
  - Las perturbaciones del sueño debidas al ruido pueden afectar negativamente a la calidad de vida de las personas a través de efectos inmediatos tales como: respuestas bruscas, cambios en los horarios del sueño, despertares espontáneos, movimientos del cuerpo involuntarios y aumento del tiempo de vigilia; efectos posteriores a la exposición al ruido tales como: insomnio, bajada del rendimiento diurno y deterioro de las funciones cognitivas; y efectos a largo plazo como la perturbación crónica del sueño.
  - Un suficiente descanso sin interrupciones es necesario para mantener el rendimiento durante el día así como para disfrutar de una buena salud. El organismo humano reconoce, evalúa y reacciona al ruido ambiental incluso cuando está durmiendo. Estas reacciones son parte de un proceso de activación integral del organismo y se expresan como por ejemplo, con cambios en la estructura del sueño o el aumento del ritmo

cardíaco. A pesar de que son naturales (e incluso reacciones necesarias) al ruido, se supone que un aumento sustancial en el número de tales efectos constituye un problema de salud. El ruido ambiental puede reducir el poder restaurador del sueño a través de activaciones que ocurren repetidamente (fragmentación del sueño). La restricción crónica o la fragmentación del sueño se ha demostrado que afecta al rendimiento psicomotor, a la consolidación de la memoria, a la creatividad, a las conductas de riesgo, a la detección de señales rendimiento y a los riesgos de accidentes. Existe un amplio número de estudios de laboratorio y de campo que proporcionan pruebas suficientes para concluir que el ruido del tráfico perturba especialmente el sueño y, en función de los niveles de ruido, puede afectar al comportamiento y al bienestar durante el día.

- Estudios epidemiológicos recientes sugieren que la exposición nocturna al ruido del tráfico aumenta el riesgo de enfermedad cardiovascular.
4. **Que según el informe de la Comisión Europea al parlamento europeo sobre la implementación de una directiva del ruido ambiental de acuerdo con el artículo 11 de la directiva 2002/49/EC,**
- Los costes económicos de la contaminación por ruido incluyen la devaluación del precio de las propiedades y pérdidas de productividad debidas a los efectos negativos en la salud de las personas.
  - Los costes sociales están relacionados con muertes prematuras, baja concentración, fatiga y problemas auditivos.
5. **Que según el RD 1367/2007,**
- Se clasifican las áreas acústicas de la siguiente manera:

#### ANEXO I. ÁREAS ACÚSTICAS Y USOS PREDOMINANTES

##### 1. Clasificación y tipos de áreas acústicas Denominación

Denominación R.D:1367/2007	Denominación municipal	Uso
e	Tipo I (Área de silencio)	Sanitario, docente y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica
a	Tipo II (Área levemente ruidosa)	Residencial
d	Tipo III (Área tolerablemente ruidosa)	Terciario distinto del contemplado en el c)
c	Tipo IV (Área ruidosa)	Terciario con predominio del uso del suelo recreativo y de espectáculos
b	Tipo V (Área especialmente ruidosa)	Industrial
f	Tipo VI	Sistemas Generales de Infraestructuras de Transporte u otros equipamientos públicos que lo reclamen
g	Tipo VII	Espacios naturales que requieran una protección especial contra la contaminación acústica

- Se definen las siguientes tablas de objetivos de calidad para ruido.

## ANEXO II. OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA Y VALORES LÍMITE DE INMISIÓN

### 1. Tablas de objetivos de calidad acústica para ruido

Tabla A

#### Áreas urbanizadas existentes

Tipo de Área Acústica		Índices de ruido		
		L <sub>d</sub>	L <sub>e</sub>	L <sub>n</sub>
e	I	60	60	50
a	II	65	65	55
d	III	70	70	65
c	IV	73	73	63
b	V	75	75	65
f	VI	-	-	-

- Como objetivo de calidad acústica aplicable a las zonas tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto, se establece mantener en dichas zonas los niveles sonoros por debajo de los valores de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tablas de objetivos de calidad acústica para ruido disminuidos en 5 dB, tratando de preservar la mejor calidad acústica que sea compatible con el desarrollo sostenible.
  - Los objetivos de calidad acústica considerarán alcanzados cuando los valores acústicos cumplan para el periodo de un año, que:
    - a) Ningún valor supere los fijados en esas tablas
    - b) El 97 por 100 de todos los valores diarios no superen 3dB los valores fijados en esas tablas.
6. **Que según la ordenanza municipal de 25 de Febrero de 2011 “Protección Contra la Contaminación Acústica y Térmica” (actualizada a Julio de 2011),**
- La regulación normativa de la lucha contra el ruido y las vibraciones se sitúa en el ámbito del ejercicio de las competencias municipales sobre la protección del medio ambiente y la salud pública.
  - El daño que produce el ruido puede llegar a suponer un riesgo grave para la salud de las personas y para el medio ambiente en general.
  - Los órganos municipales del municipio de Madrid velarán por el cumplimiento de la aprobación de instrumentos de evaluación y gestión del ruido ambiental y que así mismo corresponde al Ayuntamiento de Madrid, dentro de su ámbito territorial:
    - a) Elaborar, aprobar y revisar mapas de ruido
    - b) Delimitar las zonas de servidumbre acústica, en las infraestructuras de su competencia.
    - c) Delimitar áreas acústicas
    - d) Suspender con carácter provisional los objetivos de calidad acústica aplicables en un área acústica.
    - e) Elaborar, aprobar y revisar Planes de Acción y Planes Zonales.
    - f) Ejecutar las medidas previstas en los planes de acción y planes zonales.

- g) Declarar Zonas de Protección Acústica Especial (ZPAE) y aprobar y ejecutar el correspondiente plan zonal.
  - h) Declarar zonas tranquilas
- 
- Las áreas acústicas en las que se incumplan los objetivos de calidad acústica serán declaradas Zonas de Protección Especial (ZPAE). Y que a tales efectos se delimitarán los espacios a los que afecte la declaración, se determinarán las causas específicas que originan los niveles sonoros existentes y se elaborarán Planes Zonales Específicos.
  - Los Planes de Acción Específicos que se aprueben por el Ayuntamiento tendrán por objeto establecer medidas preventivas y correctoras frente a la contaminación acústica, constatada en los mapas, para que los niveles sonoros cumplan los objetivos de calidad acústica.
  - Los Planes de Acción se establecerán como finalidades la reducción de los niveles de contaminación acústica en los casos de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica, la especial protección de los espacios naturales y la identificación y protección de zonas tranquilas de la aglomeración urbana, para preservar su mejor calidad acústica.
  - Los Planes Zonales donde el incumplimiento de los objetivos sea provocado por el tráfico rodado podrán incluir, entre otras, las siguientes medidas.
    - a) Zonificación de los espacios afectados;
    - b) Templado de tráfico;
    - c) Mejora de las características acústicas del firme;
    - d) Empleo de vehículos de bajo nivel de ruido, especialmente en el transporte público;
    - e) Peatonalización de calles;
    - f) Realización de campañas a favor de la conducción eficiente y medios de transporte silenciosos;
    - g) Señalización viaria con fines acústicos;
    - h) Prohibición de la circulación por ciertas vías para determinadas clases de vehículos;
    - i) Soterramiento de viales;
    - j) Instalación de barreras acústicas;
    - k) Aislamiento de las fachadas;
  - Toda instalación, establecimiento, actividad o comportamiento deberá respetar los límites de transmisión al medio ambiente exterior indicados en el cuadro adjunto, en función de las áreas acústicas receptoras clasificadas en el:

Tipo de Área Acústica		Límite Según Periodo. Descriptor Empleado L kAeq5s		
		DÍA	TARDE	NOCHE
e	I	50	50	40
a	II	55	55	45
d	III	60	60	50
c	IV	63	63	53
b	V	65	65	55

- Estos límites se considerarán cumplidos, cuando los valores de los índices acústicos evaluados conforme a los procedimientos establecidos en dicha ordenanza no excedan en ningún caso en 5 dB o más el límite de aplicación fijado en la tabla anterior.
- Se entenderá que constituye situación de riesgo grave para el medio ambiente, los bienes o la salud o seguridad de las personas, la superación de los límites establecidos en la presente Ordenanza en más de 7 dBA en periodo nocturno o en más de 10 dBA en el periodo diurno o vespertino. De igual forma, aun cuando no se alcancen los valores establecidos, se considerará que se produce una situación de riesgo grave cuando se acredite la persistencia en la emisión de niveles sonoros por encima de los permitidos o en la comisión de infracciones.

**7. Que según el documento titulado *Mapa de Ruido 2011 (MER2011) publicado por el Ayuntamiento de Madrid,***

- El Ayuntamiento es responsable de la gestión del ruido en su municipio correspondiente.
- En los temas relativos a la contaminación acústica es el Área de Gobierno de Medio Ambiente y movilidad y en concreto, La Dirección General de Control Ambiental, Transportes y Aparcamientos la encargada de realizar las acciones e iniciativas encaminadas a reducir el ruido de la ciudad y coordinar las medidas a tomar de forma conjunta.
- La ley del Ruido define la Zona de Protección Acústica Especial como una figura de protección que permite actuar en aquellas zonas en las que se superen los objetivos de calidad acústica.
- En Madrid el tráfico rodado es el foco de ruido más extendido y que el Ayuntamiento es administración responsable en la gestión del ruido ambiental en la aglomeración y la incidencia acústica producida por el tráfico rodado que circula por los grandes ejes viarios que circulan por los tramos, de competencia municipal, de los grandes ejes viarios de entrada y salida a la ciudad.
- Las personas expuestas a los niveles de ruido más elevados se sitúan, en un alto porcentaje en las proximidades de grandes vías. Este tipo de viales, debido a sus especiales características como su elevada intensidad de tráfico o la velocidad de circulación, son los que provocan los mayores niveles de ruido, sobre todo el periodo nocturno, en el que mantienen un mayor grado de actividad que el resto de viales.

8. *Que según el MER2011 y siguiendo los procesos de medición definidos en la ordenanza municipal,*
- Se han obtenido los siguientes datos para la población expuesta en el barrio de casa de Campo de Campo de Madrid.

POBLACIÓN EXPUESTA A RANGOS DE $L_{den}$		
Barrio	Rango de Exposición dBA	Nº Personas (centenas)
9.1 Casa de Campo	< 55	55
	55 - 60	17
	60 - 65	30
	65 - 70	17
	70 - 75	6
	> 75	1

- Se calcula que en el barrio de Casa de Campo durante el día, tarde y noche 5400 personas están expuestas a un rango superior a los 60dB y 2400 personas están expuestas a un rango superior a los 65dB.

POBLACIÓN EXPUESTA A RANGOS DE $L_d$		
Barrio	Rango de Exposición dBA	Nº Personas (centenas)
9.1 Casa de Campo	< 55	61
	55 - 60	26
	60 - 65	26
	65 - 70	11
	70 - 75	3
	> 75	0

- Se calcula que en el barrio de Casa de Campo durante el día 4000 personas están expuestas a un rango superior a los 60dB y 1400 personas están expuestas a más de 65 dB.

POBLACIÓN EXPUESTA A RANGOS DE $L_n$		
Barrio	Rango de Exposición dBA	Nº Personas (centenas)
9.1 Casa de Campo	< 50	67
	50 - 55	27
	55 - 60	19
	60 - 65	10
	65 - 70	3
	> 70	0

- Se calcula que en el barrio de Casa de Campo durante la noche 5900 personas están expuestas a un rango superior a los 50dB y al menos 3200 personas a más de 55dB.
9. *Que según un informe publicado por el EOI (Escuelas de Organización industrial), el perfil transversal experimental para la percepción del ruido producido el ruido del tráfico en una carretera se corresponde con lo representado en el siguiente gráfico:*

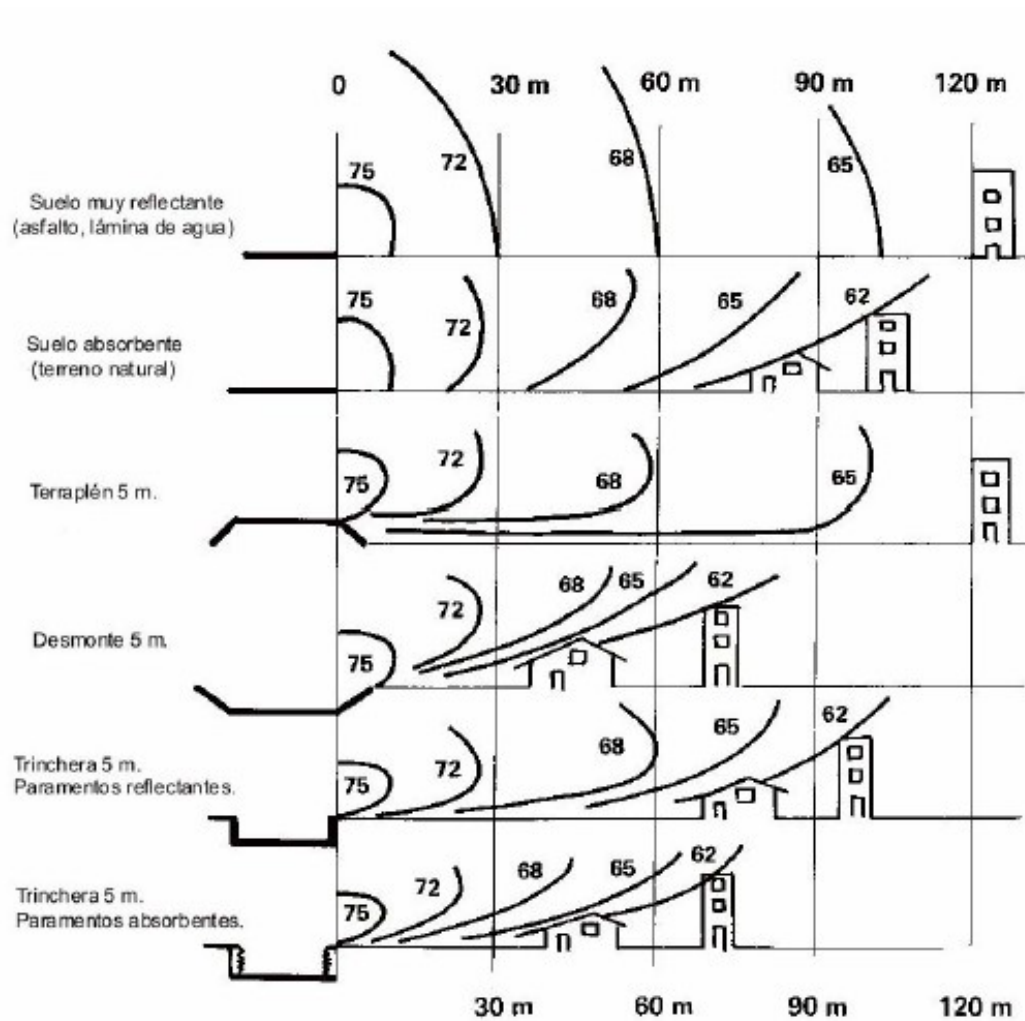


Gráfico 3. Influencia del perfil transversal

10. Que según publicado por el Ministerio de Medio Ambiente y el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) en el documento "Conceptos básicos del ruido ambiental", se pueden estimar las siguientes curvas experimentales para la evaluación de ruido en función de la distancia a la fuente y el tipo de suelo.

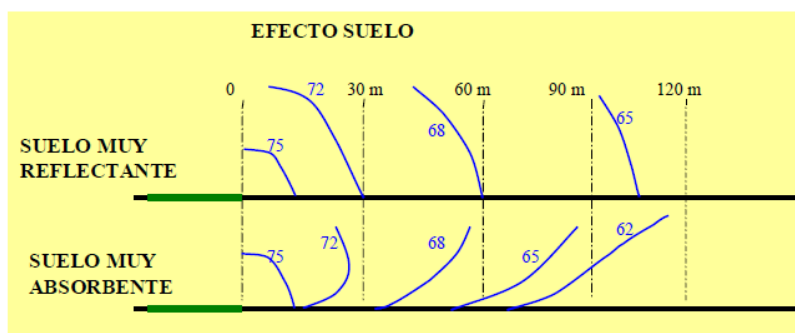


Gráfico 1.19. Efecto "suelo"



11. **Que según el documento “Marco común para la evaluación del ruido” publicado por la Comisión Europea,**

- Se distinguen cuatro categorías de vehículos en línea con la directiva europea 2007/46/EC.

Table II.1 - Vehicle classes

Category	name	description	vehicle category in EC Whole Vehicle Type Approval <sup>(1)</sup>
1	Light motor vehicles	Passenger cars, delivery vans ≤ 3.5 tons, SUV's <sup>(2)</sup> , MPV's <sup>(3)</sup> including trailers and caravans	M1 and N1
2	Medium heavy vehicles	Medium heavy vehicles, delivery vans > 3.5 tons, buses, touring cars, etc. with two axles and twin tyre mounting on rear axle	M2, M3 and N2, N3
3	Heavy vehicles	Heavy duty vehicles, touring cars, buses, with three or more axles	M2 and N2 with trailer, M3 and N3
4	Powered two-wheelers	4a mopeds, tricycles or quads ≤ 50 cc	L1, L2, L6
		4b motorcycles, tricycles or quads > 50 cc	L3, L4, L5, L7

<sup>(1)</sup> Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council of 5 September 2007 (OJ L 263/1 9/10/2007) establishing a framework for the approval of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles.

<sup>(2)</sup> Sport Utility Vehicles

<sup>(3)</sup> Multi-Purpose Vehicles

- Se definen una condiciones de referencias para el cálculo del ruido producido por el tráfico tales que:
  - Velocidad constante de los vehículos.
  - Calzada llana o con una pendiente inferior al 2% en valor absoluto.
  - Una temperatura de referencia del aire de 20%
  - Una superficie virtual de referencia compuesta de una mezcla entre DAC 0/11 y SMA 0/11 con una edad entre 2 y 7 años y con un mantenimiento adecuado. Las propiedades de reflexión del ruido se basan en esta superficie de referencia.
  - Una superficie de la calzada seca
  - Una flota de vehículos que represente la media en Europa, es decir:
    - 187 mm de ancho para los neumáticos de la categoría 1.
    - 19% de vehículos diesel para la categoría 1.
    - 10,5% de furgonetas en la categoría 1.
    - No se cuenta con neumáticos de clavos.
    - 4 ejes para la categoría 3.
- Dichas categorías de vehículos producen un nivel de ruido equivalente en dB según se recoge en el siguiente gráfico de acuerdo a las condiciones de referencia descritas anteriormente.

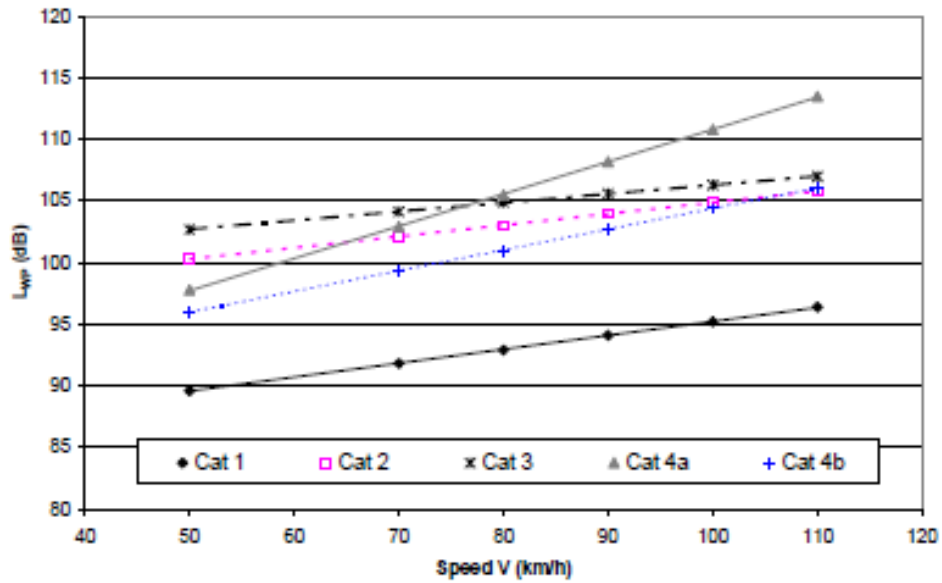


Figure II.3: Traction sound power levels in dB for all categories of vehicles in reference conditions.

12. *Que la M30 es un gran eje viario de competencia municipal.*
13. *Que según se indica en la foto adjunta (Ilustración n.1) para el tramo de la M30 que atraviesa la Casa de Campo, se ha delimitado una velocidad máxima para los vehículos de 90 km/h.*



Ilustración 1

14. *Que según se indica en la foto adjunta (Ilustración n.2) para el tramo de la M30 que atraviesa la Casa de Campo, existen viviendas a una distancia inferior a 7 metros de de la calzada M30.*



Ilustración 2

15. *Que según se indica en la foto adjunta (Ilustración n.3), no existe ningún tipo de barrera de protección ni ninguna otra medida de protección acústica entre la calzada de la M30 y las viviendas expuestas.*



Ilustración 3

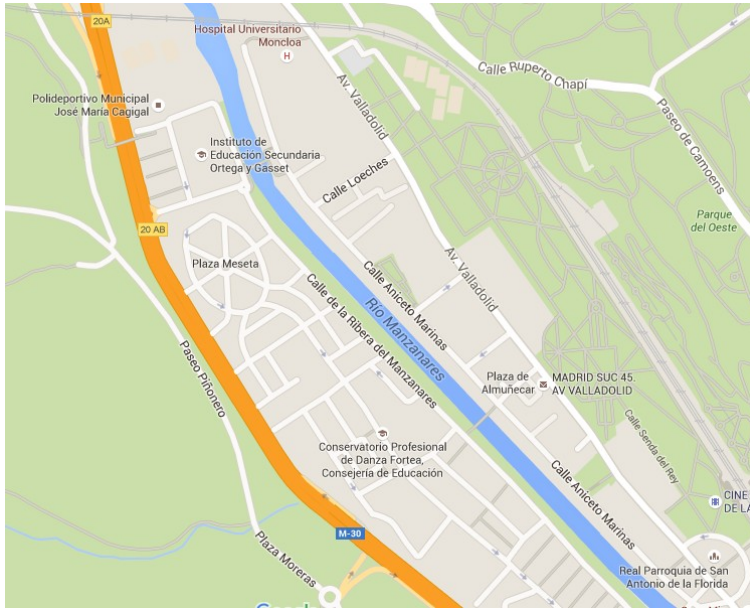
16. **Que según se indica en la foto adjunta (Ilustración n.4), la exposición del barrio a la M30 se extiende una longitud equivalente a 1700 metros.**



**Ilustración 4**

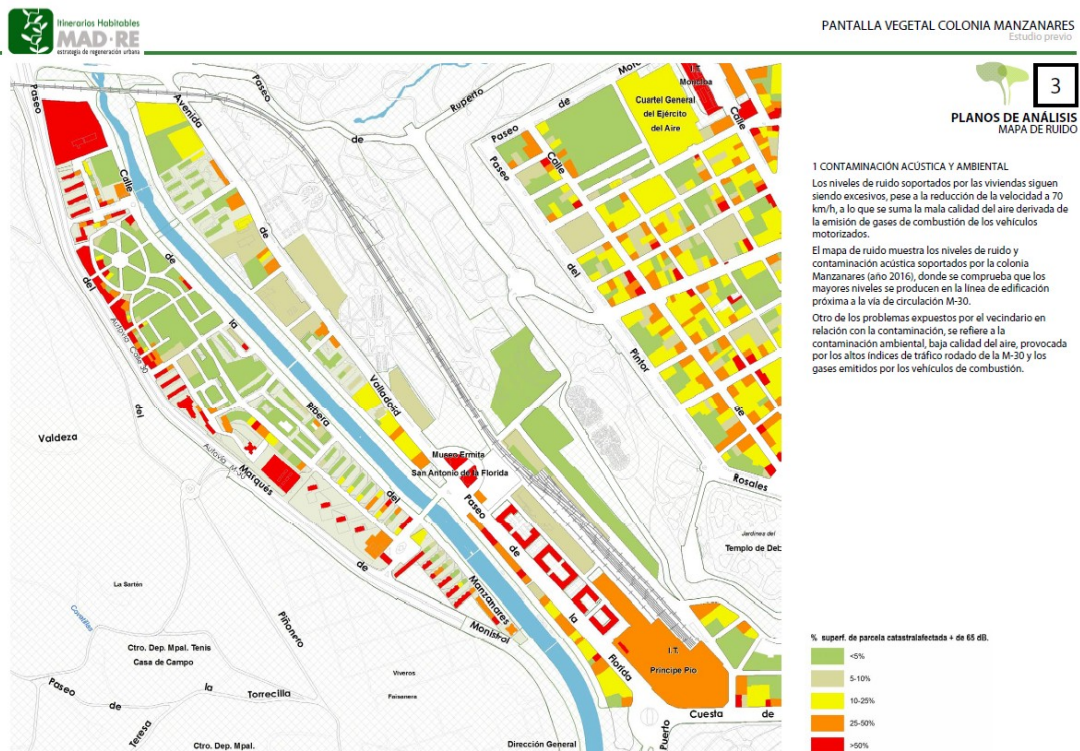
17. **Que según se indica en la foto adjunto (Ilustración n.5), el barrio cuenta con:**

- a. El Colegio de Educación Infantil y Primaria Estados Unidos de América – Huarte de San Juan.
- b. El Instituto de Educación Secundaria Ortega y Gasset.
- c. El Conservatorio Profesional de Danza Fortea.
- d. El Hospital Universitario de Moncloa.



### Ilustración 5

18. Que la reducción del límite de velocidad a 70 km/h no ha acabado con la problemática del ruido y su afectación en el entorno.



19. Que hemos llevado a la Junta Municipal de Distrito en dos ocasiones la propuesta de soterrar el tramo de M30 a su paso por nuestro barrio y esta ha sido rechazada, aunque es un clamor del barrio como refleja la consulta realizada por nuestra Asociación (<http://avmanzanares.org/resultado-consulta-soterramiento-m30/>) y es una actuación que se está llevando a cabo en otros tramos de la M30 como el que transcurre por el antiguo Vicente Calderón o en otras vías urbanas como la A5 a su paso por Campamento.

Y por consiguiente, **solicitamos:**

- Que según lo expuesto en todos los puntos anteriores el Ayuntamiento de Madrid tenga en consideración los graves efectos para la salud y calidad de vida provocados por el ruido debido al tráfico de la M30 para los residentes del barrio Casa de Campo.
- Que se acometa el soterramiento del tramo de la M30 en su tramo que va desde San Pol de Mar hasta el Puente de los Franceses

*Madrid a 17 de marzo de 2022*