

ALEGACIONES AL PLAN DE ACCIÓN EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE MADRID 2025

NOVIEMBRE 2025



Grupo Municipal Socialista
**Por un Madrid menos ruidoso
y más habitable**

PSOE
MADRID
AYUNTAMIENTO

I. CONSIDERACIONES GENERALES

La **contaminación acústica** es uno de los principales problemas ambientales en la ciudad de Madrid y está reconocida por la Organización Mundial de la Salud (OMS) como un riesgo para la salud pública. Numerosos estudios advierten que la exposición continuada de la población a elevados niveles de ruido afecta a la calidad del sueño, provoca enfermedades cardiovasculares, altera el sistema nervioso, reduce el rendimiento cognitivo y académico, y genera molestias y cambios en los comportamientos sociales.

La OMS posiciona el ruido como una de las principales amenazas medioambientales, con una creciente concienciación pública de los riesgos sobre la salud. **Al menos uno de cada cinco europeos está actualmente expuesto a altos niveles de ruidos** que pueden perjudicar su salud, tal y como establece la Agencia Europea del Medio Ambiente (en adelante AEMA).

En España se estima que **una de cada cuatro personas está expuesta a niveles de ruido nocivos para la salud**, principalmente procedentes del tráfico rodado. En el caso de Madrid, las cifras son especialmente preocupantes: **casi la mitad de los vecinos soporta niveles de ruido superiores a los que recomienda la OMS**, lo que sitúa a nuestra ciudad entre las urbes europeas más ruidosas. De hecho, diferentes estudios la colocan **en el cuarto puesto del ranking de ciudades europeas con mayores niveles de contaminación acústica**.

El Ayuntamiento de Madrid reconoce oficialmente los efectos del ruido sobre el sueño y el estrés en sus documentos de gestión del ruido (2024–2025). Los impactos más documentados incluyen alteraciones del sueño, estrés, ansiedad, hipertensión y un aumento del riesgo cardiovascular. Además, la contaminación acústica puede potenciar los efectos negativos de otros factores ambientales como la contaminación del aire y el calor extremo. En 2025, un estudio publicado en la revista *International Journal of Biometeorology* analizó los efectos combinados del ruido y la contaminación del aire durante olas de calor y frío en Madrid. Se observó que el ruido amplifica los efectos negativos de la contaminación y las temperaturas extremas, aumentando los ingresos hospitalarios por causas respiratorias y cardiovasculares.

El Ayuntamiento de Madrid viene implementando políticas para la reducción del ruido como la elaboración del Mapa Estratégico de Ruido (en adelante MER) de la ciudad, la delimitación de las Áreas Acústicas atendiendo a los distintos usos del suelo existentes, la declaración de Zonas de Protección Acústica Especial (en adelante ZPAE) o la elaboración de Planes de Acción donde se establece una estrategia global para reducir los niveles sonoros ambientales a través de distintas líneas de actuación.

Los datos ponen de manifiesto que el ruido no es únicamente una cuestión de molestias o confort urbano, sino un **problema ambiental y sanitario de primer orden** que requiere una respuesta pública decidida. Desde el grupo municipal socialista consideramos que el **Plan de Acción en materia de Contaminación Acústica de Madrid 2025** debe ser **ambicioso, transversal y con objetivos medibles**, orientado no solo a cumplir con la normativa vigente, sino a garantizar un entorno saludable y una mejor calidad de vida para los vecinos y vecinas de Madrid.

Reducir la exposición acústica no es solo una cuestión de bienestar o confort, sino una prioridad de salud pública y, por ello, resulta imprescindible reforzar la vigilancia y control de las fuentes de ruido —especialmente el tráfico y el ocio nocturno—, mejorar el diseño urbano para reducir la exposición acústica y asegurar la participación ciudadana en la definición de las medidas.

Las políticas municipales deben seguir integrando el control del ruido dentro de una estrategia más amplia de salud ambiental y planificación urbana sostenible. Asimismo, entre las metas clave de la Unión Europea para 2030 está reducir el porcentaje de población que sufre molestias crónicas por el ruido del transporte en un 30% respecto al año de referencia 2017. Alcanzar este objetivo exige que los planes de acción de ruido se integren mejor en los planes de movilidad urbana sostenible y se beneficien de una expansión del transporte público limpio y de una movilidad más activa.

Hay que recordar que, atendiendo a los niveles que marca la OMS, la mitad de los madrileños y madrileñas soportan unos niveles de ruidos superiores a los recomendados. Sin embargo, solo tres barrios muy concretos y un distrito completo, el de Centro, cuentan con normativa específica para minimizar sus efectos negativos sobre la población, como son el caso de las ZPAE. De ahí la importancia de adecuar el mapa del ruido de Madrid al de las medidas protectoras.

En definitiva, **el Ayuntamiento de Madrid debe asumir un mayor compromiso** y una planificación integral para avanzar hacia una ciudad más amable, sostenible y saludable, donde el derecho al descanso y al bienestar acústico sea una realidad efectiva para el conjunto de la ciudadanía madrileña.

II. ALEGACIONES

Por todo lo expuesto, desde el Grupo Municipal Socialista formulamos las siguientes alegaciones al Plan de Acción en materia de Contaminación Acústica de Madrid 2025:

PRIMERA. – CREAR UN MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO COMPLETO DE TRÁFICO Y OCIO

Las principales fuentes de ruido en la ciudad son dos: el tráfico rodado y el ocio nocturno.

El tráfico rodado es identificado consistentemente como el foco de ruido predominante en la ciudad de Madrid. A pesar de las reducciones logradas (más del 50% de la población expuesta en el periodo nocturno respecto a 2016), el tráfico rodado sigue siendo la principal fuente que provoca que el 10,2% de la población (336.978 habitantes) esté expuesta a niveles superiores a los objetivos de calidad acústica durante el periodo nocturno. De hecho, el periodo nocturno resulta ser el más desfavorable en el cruce de los niveles de ruido con los objetivos de calidad acústica.

El ruido del ocio nocturno es un foco de ruido predominante en algunas zonas de la ciudad. Su principal problemática radica en que su actividad se concentra en el periodo horario de la noche, alterando el descanso de los residentes. El ocio nocturno y los grandes eventos son el origen de una gran cantidad de quejas y reclamaciones, suponiendo un 60% del total recibido en 2024.

La situación acústica de la ciudad de Madrid asociada al tráfico viario se recoge en el Mapa Estratégico de Ruido (en adelante MER) mientras que para la actividad de ocio nocturno se usan la Declaración de Zonas de Protección Acústica Especial (en adelante ZPAE). Aunque se gestionan con herramientas distintas (MER para tráfico, ZPAE para ocio), ambos focos coexisten e interactúan, especialmente en la planificación de medidas correctoras en zonas de conflicto.

Por tanto, solicito que se admita la siguiente alegación:

Añadir al punto 9. Seguimiento

Mapa de ruido de la ciudad de Madrid

Objetivo: Crear un mapa estratégico de ruido completo en el que se combinen los niveles de ruido de tráfico rodado con los del ocio nocturno.

Lugar de inspección: delimitación municipal

Indicadores de control: Ld, Le, Ln

Periodicidad de la inspección: quinquenal

SEGUNDA. – GARANTIZAR LA CALIDAD ACÚSTICA EN CENTROS ESCOLARES

La infancia es especialmente vulnerable ante la contaminación atmosférica y al ruido. Cada vez se sabe más sobre los efectos nocivos del ruido que van más allá de los problemas auditivos. La contaminación acústica se relaciona con el deterioro cognitivo, además de dificultar el aprendizaje.

Los entornos de los colegios afectan a la salud y la autonomía de la infancia, la posibilidad de caminar al colegio, la calidad del aire, el ruido, el tráfico, los lugares de juego en el espacio público son factores que pueden mejorar la calidad de vida de la infancia urbana.

Es necesario continuar mejorando el entorno de los colegios a través de actuaciones como la señalización de estos entornos mediante la limitación de la velocidad a 20 km/h y la inclusión de señalética vertical y pictogramas sobre la calzada haciendo referencia a la proximidad del centro escolar.

Asimismo, es necesario proteger a los centros escolares del ruido provocado por la realización de obras de gran envergadura que constituyen una fuente importante de molestia para habitantes del entorno. Obras como el soterramiento de la A-5 o la ampliación de la línea 11 de metro está generando un impacto importante en centros escolares cercanos sin que se hayan adoptado medidas mitigadoras como la colocación de pantallas acústicas o el cambio de ventanas para reducir el ruido exterior.

En marzo de 2022, el Pleno del Ayuntamiento aprobó por unanimidad la propuesta 2022/8000556 por la que el gobierno municipal debe iniciar lo antes posible una campaña que, de manera progresiva y basada en un diseño de muestreo, realice mediciones de la calidad del aire y acústica en centros escolares de la ciudad, que sirva de base para el diseño y ejecución de actuaciones que reduzcan la contaminación en aquellos casos en los que superen los límites establecidos legalmente.

Por tanto, solicito que se admita la siguiente alegación:

Añadir al punto 9. Seguimiento

Garantizar la calidad acústica en centros escolares de la ciudad

Objetivo: Diseño y ejecución de actuaciones que reduzcan la contaminación acústica en los entornos escolares afectados por ruido que supera los límites establecidos legalmente por causa de tráfico rodado o la realización de obras, cumpliendo así con el acuerdo de pleno 2022/8000556.

Lugar de inspección: Centros educativos



Indicadores de control: Ld, Le, Ln

Periodicidad de la inspección: anual.

TERCERA. – ELABORAR UN PROTOCOLO PARA EL CONTROL ACÚSTICO EN GRANDES EVENTOS

Los grandes eventos culturales, musicales y deportivos forman parte de la identidad y vitalidad de Madrid, pero su desarrollo debe ser compatible con el derecho al descanso y la salud de los vecinos y vecinas.

Sin embargo, una de las principales causas de reclamaciones en el ámbito del ruido, con un importante incremento en los últimos años, es la celebración de eventos al aire libre, dentro del entorno urbano de Madrid, que utilizan elementos de amplificación sonora. A pesar del aumento del número de grandes eventos en Madrid, este Plan de Acción apenas dedica dos páginas al tratamiento de este asunto en diferentes apartados. Carece de un análisis descriptivo de los grandes eventos en Madrid y de un diagnóstico del alcance de los problemas de contaminación acústica que generan.

En el apartado 7.3.3 “Gestión de grandes eventos” se exponen generalidades ya repetidas en el apartado 3 de “Descripción de la aglomeración”. Se reconoce la necesidad de garantizar niveles sonoros ambientales adecuados para no generar molestias a los residentes, pero con medidas muy genéricas que no se concretan, como sería esperable y correspondería a un Plan de Acción. Se limita a señalar acciones como una constante comunicación con promotores de eventos, realizar estudios acústicos predictivos específicos para identificar potenciales afecciones sobre edificaciones sensibles o residenciales, autorizaciones vinculadas a dichos estudios y autorizar la celebración al cumplimiento de una serie de medidas correctoras.

Según algunas estimaciones, el “coste del ruido” en Madrid, incluyendo los macroeventos, ha supuesto alrededor de 3,2 millones de euros, lo que refleja la importancia de un problema relevante. Los medios de comunicación también recogen los grandes eventos que están motivando quejas vecinales por ruido, además de por otros motivos para los que este Plan de Acción debería plantear medidas concretas y específicas y que no hace.

Por tanto, solicito que se admita la siguiente alegación:

Añadir al punto 9. Seguimiento

Protocolo Control acústico en grandes eventos

Objetivo: Se propone la elaboración de un protocolo específico para el control de la contaminación acústica generada por grandes eventos en la ciudad de Madrid, como conciertos, festivales o espectáculos multitudinarios. Este protocolo debería comenzar con la cartografía de los emplazamientos que acogen eventos consolidados y la delimitación de sus áreas de influencia acústica, identificando los entornos residenciales y equipamientos sensibles afectados.

A partir de dicha información, se elaborarán estudios acústicos específicos que determinen el impacto sonoro y definan medidas preventivas y correctoras adecuadas —como limitadores de sonido, orientaciones de escenario, pantallas acústicas y horarios compatibles con el descanso vecinal—.

El objetivo es preservar el bienestar y la salud de los vecinos y vecinas, garantizando que la celebración de grandes eventos sea compatible con el derecho al descanso y con un entorno acústicamente saludable.

Lugar de inspección: Zonas de grandes eventos

Indicadores de control: Ld, Le, Ln

Periodicidad de la inspección: Mensual.

CUARTA. – DISEÑAR Y EJECUTAR PLANES DE CONTROL DEL TRABAJO NOCTURNO EN LAS OBRAS PÚBLICAS

El ruido nocturno generado por obras que funcionan a tres turnos —es decir, con actividad continuada durante 24 horas— tiene efectos especialmente perjudiciales sobre la población residente en las áreas próximas. Durante la noche, el umbral de tolerancia al ruido es mucho menor, ya que el organismo necesita condiciones de silencio para garantizar un descanso reparador.

La exposición continuada a ruidos de maquinaria pesada, perforaciones, transporte de materiales o señalización acústica puede provocar trastornos del sueño, insomnio crónico, aumento del estrés y alteraciones del sistema cardiovascular. Numerosos estudios relacionan la falta de descanso nocturno con un mayor riesgo de hipertensión, ansiedad, menor capacidad de concentración y debilitamiento del sistema inmunitario, lo que convierte este tipo de ruido en un problema de salud pública más que en una simple molestia vecinal.

En el contexto de Madrid, donde se ejecutan grandes obras públicas en ámbitos urbanos densamente habitados —túneles, prolongaciones de metro, soterramientos o remodelaciones viales—, el impacto se intensifica debido a la proximidad entre la actividad constructiva y las viviendas. Las familias afectadas

no sólo sufren un deterioro en la calidad del sueño, sino también una sensación de invasión permanente del espacio doméstico, lo que puede generar fatiga emocional, conflictos comunitarios y un descenso en la percepción de bienestar general.

Si no se adoptan medidas adecuadas —limitaciones horarias, barreras acústicas, planes de compensación o alojamientos alternativos en los casos más graves—, el ruido nocturno de las obras 24/7 puede agravar la vulnerabilidad de colectivos sensibles como menores, personas mayores o trabajadores con turnos inversos, comprometiendo la convivencia y la salud a medio y largo plazo.

Por tanto, solicito que se admita la siguiente alegación:

Añadir al punto 9. Seguimiento

Control del trabajo nocturno en las grandes obras de la ciudad

Objetivo: Diseño y ejecución de planes que permitan evitar el trabajo en horario nocturno en las grandes obras de infraestructura de la ciudad de Madrid, así como mecanismos para reducir al máximo posible la emisión de ruido cuando la suspensión nocturna de dichas obras sea inviable.

Lugar de inspección: Zonas de obra

Indicadores de control: Ld, Le, Ln

Periodicidad de la inspección: Mensual.

QUINTA. – REPARTO EQUILIBRADO DE PANTALLAS ACÚSTICAS DE LA M-30

El Plan de Acción en Materia de Contaminación Acústica de Madrid 2025 dedica un apartado específico a las pantallas acústicas de la M-30, dentro de la línea de actuación 7.2.4 “Pantallas acústicas”. Define el apantallamiento acústico como una de las medidas más habituales para reducir el ruido cuando ya se han agotado las intervenciones posibles sobre la fuente emisora. Su función es mitigar los niveles sonoros actuando como barrera física entre el foco (tráfico) y los receptores (viviendas).

En las ilustraciones se muestran pantallas en la M-30, entre otras localizaciones, destacando actuaciones de mantenimiento, pero sin detallar ni ampliaciones ni nuevas instalaciones. Además, el propio Ayuntamiento reconoce que las pantallas acústicas de la M-30 están pendientes de mantener/actualizar en toda la zona sur de la ciudad y que sólo ha actuado en Moncloa-Aravaca, Fuencarral-El Pardo, Chamartín y Ciudad Lineal.

Entre las pantallas en las que han actuado y ponen como ejemplo destaca el jardín vertical de la M30 en Fuencarral-El Pardo. No dan datos sobre el efecto real de esta actuación sobre la contaminación acústica.



Ilustración 20. Pantallas acústicas de gestión local existentes en Madrid

Por tanto, solicito que se admita la siguiente alegación:

Modificar el punto 8: Presupuesto

Pantallas acústicas

Objetivo: Realizar un reparto equilibrado y equitativo en relación con las pantallas acústicas a instalar en M-30 y en los viales de acceso a esta vía de titularidad municipal, priorizando los distritos del sur y este de la ciudad, donde este tipo de medidas de protección acústica son menores que en los distritos del norte.

SEXTA. – ELABORAR UN NUEVO PLAN DIRECTOR DE MOVILIDAD CICLISTA

El PAMCA 2025 incorpora el Plan Director de Movilidad Ciclista (PDMC) como una herramienta complementaria a las políticas de reducción del ruido. Señala que la promoción de la movilidad ciclista forma parte de la estrategia global de sostenibilidad y que se plantea como alternativa al uso del vehículo privado,

contribuyendo a disminuir la contaminación acústica y atmosférica. Además, menciona la necesidad de desarrollar infraestructuras seguras y conectadas, integradas en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).

Sin embargo, el plan no concreta acciones ni recursos destinados al despliegue efectivo del PDMC. Se queda en la declaración de intenciones sin calendarización ni dotación presupuestaria. Aunque menciona la bicicleta como medio menos ruidoso, no se cuantifica su impacto potencial en la reducción de la contaminación acústica urbana, lo que debilita su vinculación con los objetivos del plan. Tampoco aborda de forma realista la falta de continuidad en la red ciclista ni las barreras existentes para el uso cotidiano de la bicicleta en Madrid, lo que limita su contribución efectiva a la reducción del ruido.

En definitiva, el Plan de Acción menciona el Plan Director de Movilidad Ciclista casi como una nota al pie, sin compromisos reales ni metas medibles. No basta con reconocer que la bicicleta reduce el ruido: hace falta invertir, planificar y conectar la red ciclista para que sea una alternativa real al tráfico motorizado. Mientras tanto, el Ayuntamiento sigue vendiendo sostenibilidad mientras mantiene una movilidad centrada en el coche.

Por tanto, solicito que se admita la siguiente alegación:

Añadir al punto 7.1.1. Fomento y mejora del transporte público interurbano

Nuevo Plan Director de Movilidad Ciclista

Objetivo: Elaboración inmediata de un nuevo Plan Director de Movilidad Ciclista, coherente con los objetivos europeos de sostenibilidad, con la Estrategia Española de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, y con el Plan de Acción en Materia de Contaminación Acústica. No puede hablarse de una política real de reducción del ruido ni de lucha contra el cambio climático sin una red ciclista segura, conectada y bien planificada.

El nuevo plan debe fijar metas coherentes, cuantificables y plazos concretos, incluir un calendario de ejecución de infraestructuras ciclistas, establecer criterios de conectividad y seguridad vial, y garantizar la coordinación con los planes de movilidad distritales y con la EMT.

SÉPTIMA. – INCREMENTAR EL NÚMERO DE CARRILES BUS EN LA CIUDAD

La mayor parte del ruido urbano procede del uso intensivo del vehículo privado, especialmente en vías saturadas, con frenadas y aceleraciones constantes. Fomentar y mejorar la red de transporte público contribuiría a reducir los niveles

sonoros, así como los valores de contaminación del aire y los tiempos en los desplazamientos.

Una medida clave para reducir el ruido asociado al tráfico rodado es incrementar el número de carriles bus en la ciudad de Madrid. Al priorizar el transporte público mediante carriles exclusivos, se reduce el número de coches en circulación y, con ello, el volumen sonoro generado tanto por motores como por la rodadura sobre el asfalto. Un solo autobús puede sustituir a decenas de turismos, lo que implica menos fuentes sonoras y una disminución directa del ruido ambiental en las zonas más afectadas por la congestión.

Cada aumento de frecuencia o fiabilidad en la red de autobuses no solo mejora la movilidad, sino que contribuye a rebajar el nivel sonoro continuo al que están expuestos los residentes. En los barrios con alta densidad de tráfico, el ruido constante supera con frecuencia los límites recomendados por la OMS; favorecer el uso del autobús frente al coche particular se convierte, por tanto, en una intervención de salud pública, no solo de movilidad.

Por tanto, solicito que se admita la siguiente alegación:

Añadir al punto 7.1.1. Fomento y mejora del transporte público interurbano

Incremento de la dotación de carriles bus en la ciudad de Madrid

Elaborar un plan para incrementar la dotación de carriles bus en la ciudad de Madrid, extendiendo éstos a todos los tramos de la red básica de la EMT donde coincidan más de dos líneas de autobús. Además, los carriles bus mejoran la regularidad y la velocidad comercial del transporte público, factor decisivo para que más personas lo elijan frente al vehículo privado.

OCTAVA. – REVISIÓN PERIÓDICA DE LOS NIVELES DE RUIDO EN LAS ZPAE

La herramienta principal para combatir el ruido de ocio es la declaración y gestión de las Zonas de Protección Acústica Especial (ZPAE). Las ZPAE se establecen en ámbitos donde la actividad de ocio nocturno es la causa principal de la superación de los objetivos de calidad acústica.

De las 12 zonas evaluadas, 4 han sido declaradas como ZPAE, concretamente:

- Barrio de Gaztambide, en el distrito de Chamberí. Sustituyó y amplió la ZPAE de Aurrerá.
- Distrito Centro.

- Azca-Avenida de Brasil, en el distrito de Tetuán.
- Trafalgar – Ríos Rosas, en el distrito de Chamberí.

Sin embargo, sabemos que, aunque sobre el papel pueda parecer suficiente, todo esto es poco efectivo. Por un lado, las ZPAE no solucionan el problema del ruido. Si bien pueden acotarlo un poco y evitar que vaya a más en algunas calles, no lo disminuyen. Cuando se crea una ZPAE, el ruido ya es un problema existente y grave en el vecindario y, como hemos visto con las ZPAE en vigor, ninguna ha conseguido reducir la problemática.

Además, la situación acústica en cada ZPAE es revisada una vez han transcurrido 5 años, lo que impide actualizar la información sobre los niveles sonoros en el ámbito y mejorar, de esta forma, la efectividad de las medidas puestas en marcha en sus correspondientes Plan Zonal Específico (PZE).

Por tanto, solicito que se admita la siguiente alegación:

Añadir al punto 7.3.2 Gestión de las ZPAE

Se realizarán mediciones de ruido de forma rotacional en los puntos más contaminados, sin esperar a las revisiones quinquenales. Estos puntos se determinarán en base a los datos municipales y a propuesta de las Comisiones de Seguimiento.

NOVENA. – CREAR COMISIONES DE SEGUIMIENTO DE CALIDAD ACÚSTICA

La Comisión de Control y Seguimiento del Ruido es un órgano del Ayuntamiento de Madrid adscrito al Área de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente y Movilidad, cuya función principal consiste en la gestión, control y evaluación de la contaminación acústica en la ciudad, a través del Sistema Integral de Vigilancia de la Contaminación Acústica (SIVCA).

No obstante, dada la gran diversidad de zonas acústicamente tensionadas en Madrid —cada una con características, problemáticas y necesidades específicas—, se considera imprescindible la creación de comisiones de seguimiento de ámbito local, siguiendo el modelo ya implantado en las Zonas de Protección Acústica Especial (ZPAE).

Estas comisiones locales de seguimiento tendrán la responsabilidad de supervisar la aplicación del Plan de Acción y evaluar los resultados alcanzados en las distintas áreas afectadas: zonas acústicamente saturadas, sectores de actuación prioritaria, zonas tranquilas y ZPAE.

Cada comisión debería constituirse para su ámbito territorial concreto e integrar una representación equilibrada de los distintos agentes implicados, incluyendo representantes del Ayuntamiento de Madrid, así como de las asociaciones vecinales, del sector de la hostelería, del comercio y de las empresas locales. De este modo se garantizaría una participación efectiva y plural en la gestión del ruido urbano, promoviendo soluciones adaptadas a la realidad de cada zona y favoreciendo el cumplimiento de los objetivos del Plan.

Por tanto, solicito que se admita la siguiente alegación:

Añadir al punto 9. Seguimiento

Comisiones de Seguimiento de calidad acústica

Objetivo: Elaborar y desarrollar un plan específico o campaña de vigilancia, control e inspección conjunta por parte de representantes de asociaciones vecinales, de hostelería, de comercio y de empresas de la zona y de los órganos municipales.

Lugar de inspección: Zonas acústicamente saturadas, sectores de actuación, zonas tranquilas, ZPAE.

Indicadores de control: se determinarán en las comisiones

Periodicidad de la inspección: anual

DÉCIMA. – ACOMETER CAMBIOS EN LA APLICACIÓN DEL ASFALTADO FONOABSORBENTE

El PAMCA 2025 reconoce el asfaltado fonoabsorbente como una de las principales medidas estructurales de reducción del ruido del tráfico rodado. Sin embargo, se plantean, por un lado, la instalación de mezclas bituminosas finas, que reducen el ruido por fricción, pero rechazan el asfalto acústico ya que su coste de mantenimiento es superior.

Además, entre las prioridades del Ayuntamiento destaca que la primera vía a aplicar este tipo de firmes fuera del límite exterior de la M-30 es General Ricardos, ocupando el puesto 25. De nuevo, hay un tratamiento desigualdad entre la almendra central y el resto de la ciudad por parte del Ayuntamiento que es necesario corregir.

Finalmente, el plan contempla la priorización del asfaltado fonoabsorbente en zonas verdes, lo que resulta contradictorio, porque esas áreas ya presentan menores niveles de ruido y no deberían ser prioritarias respecto a las zonas más afectadas por el tráfico.



El Ayuntamiento debe pasar de actuaciones puntuales a una estrategia sistemática de asfaltado fonoabsorbente, con objetivos medibles, evaluación del rendimiento acústico y priorización de los entornos más expuestos al ruido del tráfico en toda la ciudad.

Desde el Grupo Municipal Socialista reclamamos que la planificación del asfaltado fonoabsorbente se reoriente hacia las áreas residenciales más afectadas, los entornos escolares y las zonas con superación de los objetivos de calidad acústica, garantizando así una política de reducción del ruido que sea eficiente, justa y coherente con los fines del propio plan.

Por tanto, solicito que se admita la siguiente alegación:

Modificar el punto 8: Presupuesto

Asfaltados fonoabsorbentes

Modificar la priorización de vías que se establece en la Tabla 10 con objeto de incrementar la prioridad de incorporación de estos aglomerados asfálticos en los distritos exteriores a la M-30.

Suprimir la aplicación de asfaltados fonofabsorbentes en las zonas verdes recogidas en la Tabla 11, sustituyéndolos por terrizo continuo en los viales interiores de las zonas verdes referidas en la precitada tabla.

Por todo ello, el grupo municipal socialista solicita que la Oficina de la Secretaría de la Junta de Gobierno de la Ciudad de Madrid dé traslado al Área de Gobierno correspondiente de las solicitudes de modificación del Plan de Acción en materia de Contaminación Acústica de Madrid expresadas en las presentes alegaciones y que éstas sean tenidas en cuenta en la aprobación definitiva del precitado Plan.

