



## RESPUESTA DEL GOBIERNO

### (184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/39493 a 184/39505

21/05/2026

115821 a 115833

**AUTOR/A:** CRUSET DOMÈNECH, Josep María (GJunts)

#### **RESPUESTA:**

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobó en enero del año 2025 definitivamente la IV Fase de los Mapas Estratégicos de Ruido de los grandes ejes ferroviarios de la Red Ferroviaria de Interés General del Estado.

Estos mapas identifican las zonas en las que se superan los objetivos de calidad acústica establecidos por la legislación, y sirven de base para realizar un Plan de Acción Contra el Ruido que contribuya a minorar la contaminación acústica de las zonas afectadas.

La obligación de establecer instrumentos para la evaluación y la gestión del ruido ambiental proviene de una Directiva Europea. Allí se definieron dos instrumentos para ello: los Mapas Estratégicos de Ruido y los Planes de Acción Contra el Ruido, que se han dividido en cuatro etapas o fases.

Esta cuarta fase de los Mapas Estratégicos de Ruido realiza una actualización de la fase anterior, empleando por primera vez un nuevo método de cálculo para la evaluación del ruido, así como el nuevo modelo de datos de la Comisión Europea. Fue sometida a Información Pública. La versión final de los documentos puede consultarse en la página web del Ministerio.

Adif, por su parte, está realizando en los últimos años un exhaustivo y continuo análisis del conjunto de protecciones acústicas previstas en el marco de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) y sus correspondientes Planes de Acción Contra el Ruido (PAR).

En el caso de la provincia de Tarragona estos estudios tienen como objetivo homogeneizar y unificar los criterios de diseño del conjunto de protecciones a proyectar en los diferentes municipios afectados, contemplando las singularidades de cada



municipio. Esto incluye la ejecución de las pantallas derivadas de las obras de adecuación del Túnel de Roda de Bará, que también se paralizó en octubre de 2025 para la mencionada homogenización.

Para el conjunto de municipios objeto de la instalación de pantallas acústicas, se han realizado los trabajos de actualización, consistentes en la modelización y cálculo acústico derivados de la necesaria aplicación del nuevo método de evaluación CONOSSOS-EU, determinando para las mismas zonas de estudio la necesidad y dimensiones de las nuevas pantallas a proyectar.

Las soluciones adoptadas utilizan diferentes tipos de materiales, priorizando criterios de integración paisajística: incremento de superficies de material transparente en la parte superior, paneles vegetalizables y bandas ajardinadas.

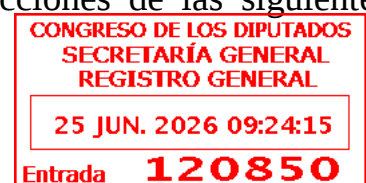
Adif trabaja en soluciones y medidas consensuadas, conciliando las necesidades de los municipios y del sistema ferroviario, con el objetivo de materializar el objetivo último estas intervenciones, reducir el impacto que el ferrocarril pueda generar.

De esta manera, mantiene abiertos en todo momento los canales de comunicación con los representantes municipales para actualizar información, estado, avances y programación de los estudios y las medidas resultantes, así como de los proyectos planteados.

En noviembre del 2025 responsables técnicos de la entidad pública mantuvieron una reunión en la Subdelegación del Gobierno con la subdelegada del Gobierno en Tarragona, Elisabet Romero, y representantes de los ayuntamientos de Tarragona, Torredembarra, Creixell, Roda de Berà, El Vendrell y Calafell, presentando el estado del plan, los avances y la planificación de los proyectos de nuevas protecciones acústicas en la provincia de Tarragona. Las propuestas de las nuevas modelizaciones y dimensionamiento acústico buscan, con cada ayuntamiento, una línea de trabajo consensuada y aceptada entre las partes para el diseño y definición de las protecciones acústicas.

Las soluciones adoptadas consisten en la disposición de barreras fonoabsorbentes dentro del límite del propio dominio público ferroviario, utilizando diferentes tipos de materiales, hormigón, metálicas, policarbonato, etc. Asimismo, se priorizan criterios de integración paisajística en zonas urbanas, incremento de superficies de material transparente en la parte superior, empleo de paneles vegetalizables y diseño de bandas ajardinadas, siempre que existan terrenos de titularidad pública exteriormente a las pantallas.

En cada uno de los municipios se plantearon protecciones de las siguientes características:





- Tarragona: 1.850 m de longitud y altura variable entre 2 y 5 m.
- Torredembarra: 3.000 m y altura entre 2 y 5 m.
- Creixell: 1.300 m, entre 2 y 4 m de altura.
- Roda de Berà: 3.000 m, entre 2 y 5 m de altura.
- El Vendrell: 3.700 m y altura entre 2 y 5 m.
- Calafell: 1.350 m y altura variable entre 2,5 y 3 m.

Con estas características y dimensiones, se busca cumplir con la normativa vigente sobre ruido, dado que otras soluciones o dimensiones propuestas a Adif implican limitaciones de aplicación con carácter general. Como punto de partida de cada proyecto, cada solución proyectada incluye la prioridad de Adif del cumplimiento con la normativa relativa a la evacuación de viajeros y de la intervención de bomberos y protección civil, que abarca la normativa del sector aplicable específicamente a Adif, la europea, el Real Decreto, y la normativa técnica y de diseño de Adif.

Siguiendo esta línea de trabajo conjunta con las corporaciones municipales, el proyecto de construcción de pantallas acústicas resultantes de los Planes de Acción contra el Ruido en Tarragona se encuentra en su fase final de redacción.

Además, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico señala que el proyecto se corresponde con el código 20000060, que identifica el procedimiento de evaluación de impacto ambiental tramitado respecto del proyecto “Conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo. L.A.V Madrid-Frontera Francesa (Tarragona)”. El procedimiento finalizó mediante la Resolución de 9 de diciembre de 2002 de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente por la que se formuló la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto, que fue publicada, con fecha 27 de diciembre de 2002, en el Boletín Oficial del Estado.

El órgano sustantivo, competente para autorizar el proyecto, es la Dirección General del Sector Ferroviario del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Madrid, 24 de junio de 2026