

AUDIENCIA NACIONAL
JUZGADO CENTRAL
CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO nº 3

NIG.: 28079 29 3 2013 0006880

Procedimiento: Ordinario

Autos: 32/2013

Demandante: [REDACTED]

Procuradora: D^{ra}. Patricia Martín López

Letrado: D. Juan Andrés Bartolomé Hernández

Contra: Renfe Operadora

Procurador: [REDACTED]

Letrado: [REDACTED]

Sentencia número: 1/2016

ILTMO SR.:

MAGISTRADO:

D. ADOLFO SERRANO DE TRIANA

S E N T E N C I A

En la Villa de Madrid, a cuatro de enero de dos mil dieciséis, en los autos de referencia, seguidos [REDACTED] como parte demandante debidamente representada y dirigida, contra RENFE OPERADORA se dicta la presente Sentencia con base en los siguientes:

ANTECEDENTES DE HECHO

Primero: Formalizó demanda la parte actora contra Renfe Operadora pidiendo el cese de las perturbaciones sonoras y la instauración de medidas

correctoras derivadas de la actividad de la demandada, con la anulación de las actuaciones que después se explican.

Segundo: Contestada la demanda por la entidad demandada, se fijó la cuantía como indeterminada, habiendo sido aportado el expediente administrativo al pleito y la documentación acompañada por las partes; y, practicada la prueba pericial de parte y la pericial judicial, quedaron conclusos los autos digitalizados para dictar Sentencia, lo cual se hace siendo observadas todas las prescripciones legales por este órgano jurisdiccional, con base en los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

- I.** Impugna la parte demandante lo que denomina: "... acto Administrativo con núm. AJD 2012-625-JD RR, enviado por [REDACTED] gerente de área de recursos contenciosos de Renfe (Doc. Núm 1 ...ante la que se interpuso recurso de Alzada y no se ha dado contestación en el plazo previsto a tal efecto, generando indefensión, frente al funcionamiento de los trenes Civia en su paso por la estación Galapagar la Navata, en la que emiten una señal acústica al cierre de puertas contrarios a los límites fijados en las Ordenanzas Municipales que son de aplicación, conculcando así los derechos Constitucionales que le son propios al " demandante. Posteriormente en el escrito de concreción y de requerimiento de subsanación hecho por este Juzgado Central para la designación del acto impugnado se precisa "...Por tanto, recurrimos el acto Administrativo dictado por la Administración Pública "Renfe Operadora" número AJC - 2012-625-JD RR, porque la desatención a nuestro requerimiento lesiona los derechos y libertades susceptibles de amparo constitucional, conforme a los artículos 51 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común ..."En realidad el acto impugnado no es AJD 2012-625 JD RR, como señala la parte demandante en su escrito de interposición, en realidad, es, según se desprende del expediente administrativo AJC 2012-625 JD RR.

II. El acto impugnado dice lo siguiente: “.....Muy Sr. mio: - . . -• En relación con su escrito del pasado 7 de septiembre en nombre y representación de [REDACTED] [REDACTED] debo indicarle que la invocación normativa que contempla en el mismo no resulta de aplicación al presente asunto. En cualquier caso, recabados los antecedentes del mismo, se nos informa de que la totalidad del parque de trenes CIVIA tiene un nivel sonoro exterior ajustado a la normativa acústica de aplicación. Sin otro particular, reciba un cordial saludo. EL GERENTE DE AREA DE ASUNTOS CONTENCIOSOS....”

III. En el suplico del escrito de demanda pide posteriormente la parte actora: “..... AL JUZGADO CENTRAL DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO SUPPLICO, que se tenga por presentado este escrito, y los documentos que con el se acompañan, se sirva admitirlo y se tenga por interpuesta en tiempo y forma DEMANDA, y se dicte en su día, tras los trámites legales y el recibimiento a prueba que esta parte desde hoy interesa, sentencia por la que: 1° Se anule y deje sin efecto la resolución impugnada. 2° Se reconozca situación jurídica individualizada, en la que se transgreden los derechos fundamentales del demandante. Y por tanto, se condene a la demandada a ejecutar, verificar e instalar por su cuenta y cargo las medidas correctoras sin excepción alguna, que eliminen definitivamente para el futuro todos y cualesquiera de los daños y perjuicios que se irrogan actualmente al actor, dichas medidas deberán ser constatadas por un perito de forma previa desde la vivienda sita en Calle Molino [REDACTED] Galapagar, Madrid, con el fin de asegurarse de que la utilización del tren no transgreda ninguno de los derechos expuestos. La adecuación consistirá bien en el sistema de aviso acústico de los trenes Civia a su paso por la estación Galapagar-La Navata, o en la instalación de paneles acústicos protectores para lograr la cesación de la actividad contraria a derecho desarrollada por dichos trenes. 3° Se condene al pago de las costas a Renfe-Operadora....”

IV. Razona la parte demandante que el acto objeto de la impugnación es la emisión de la señal acústica producida al cierre de puertas de los trenes Civia a su paso por la estación Galapagar-La Navata, y que supera ampliamente el límite de emisiones acústicas permitidas en las ordenanzas Municipales que son de aplicación. El demandante razona que se han realizado mediciones sonométricas desde la vivienda y que los trenes de la entidad demandada "Civia", y la señal acústica del cierre de puertas supera ampliamente el límite de emisiones acústicas permitidas en las ordenanzas Municipales que son de aplicación. Insiste en las reiteradas inmisiones acústicas que debe soportar en el interior de su vivienda provenientes de la señal acústica que emite el modelo de tren "Civia" en el momento de cerrar sus puertas y que dicha señal discierne de la emitida por los otros modelos de trenes que circulan y efectúan parada en la estación "Galapagar - La Navata", Madrid, y que se produce de manera continuada y en idénticas circunstancias desde las 6:05 de la mañana hasta las 00:30 horas de la noche, demorándose en una hora el inicio de la actividad el domingo, es decir, dando inicio a la actividad a las 7:05 horas y cita en su apoyo toda la doctrina constitucional que entiende prohíbe la exposición prolongada a niveles perjudiciales del ruido, STS 22-12-1972, STC 431/2003,119,/2001 ; también señala que ese continuado cerrar y abrir de las puertas de los trenes CIVIA hace imposible la conciliación del descanso, quebranta el derecho de intimidad personal y familiar, la inviolabilidad del domicilio, junto con otra serie de derechos que la parte cita. Recuerda que la misma entidad demandada había enviado por correo ordinario recibido con fecha 4 de enero de 2012 una comunicación donde se ofrecía a "si fuera necesario adoptar las medidas necesarias para la adecuación a la normativa ", circunstancia que no se ha producido..... ..." Igualmente se remite al informe pericial realizado por el ingeniero técnico de telecomunicación [REDACTED] Peñuelas, de la firma ALLPE que entiende justifica su demanda y que ha sido realizado previa medición de los niveles de ruido padecidos en su vivienda así como al informe pericial judicial practicado posteriormente en este proceso.

- V.** La parte demandada opone diversas objeciones procesales para la admisión y el dictado de la sentencia sobre este asunto, que después se detallan; después de analizar las exigencias normativas sobre los niveles de ruido admisibles en la zona se reconoce la existencia de diversas reclamaciones del demandante y de otras entidades entre ellas de la mancomunidad de vecinos de Molino de la Navata y del Ayuntamiento de Galapagar, en alguna ocasión contestada por Renfe operadora a raíz de una queja presentada el 14 de diciembre de 2011; entonces se justificaba que el sonido de preaviso del cierre de las puertas debía ser perceptible tanto desde el interior como desde el exterior de los coches del ferrocarril, y que no se ha producido la circunstancia que en esa contestación se hacía de que “fuera necesario adoptar las medidas necesarias para la adecuación a la normativa”. Y señala que no existe prueba que acredite una exposición continuada y constante a la sonería del demandante de los trenes CIVIA de Renfe con niveles intensos de ruido que afecten a la salud o que dicho peligro se haya agravado o que se hayan vulnerado los derechos fundamentales del actor; a tal objeto hace una crítica de la prueba pericial presentada por el actor señalando que, aunque la parte demandada no haya traído su perito a ratificarse en este proceso, sin embargo su información pericial no demuestra que los trenes CIVIA se hayan apartado de la normativa nacional y supranacional, que establecen los límites del ruido atendiendo la seguridad de los pasajeros y de las personas con movilidad reducida, entre otras fundamentaciones.
- VI.** Comenzando con las objeciones procesales, la parte demandada se refiere a la inexistencia de acto administrativo susceptible de impugnación que podría traducirse en la inadmisibilidad del recurso; pero esta alegación tiene que ser desestimada, y no sólo porque deban interpretarse restrictivamente las que suponen una imposibilidad de acceso al proceso (principio “pro actione”). La parte demandante no está suscitando una acción de responsabilidad patrimonial con arreglo a los artículos 141 y siguientes LPA 30/1992, como parece entiende la demandada, sino una acción jurisdiccional de plena jurisdicción en orden a

anular lo que considera un acto administrativo, así como para el establecimiento de una serie de medidas de corrección de los perjuicios que dice padece. Por consiguiente se trata de una acción natural en el ámbito jurisdiccional contencioso administrativo, y no estamos ante el ejercicio de una opción alternativa a lo que pudiera ser una acción de “mera jurisdicción” que parece ser entiende la parte demandada implícitamente a la que debería reconducirse, en otro caso la demanda, porque las medidas correctoras debieran ser objeto de una acción patrimonial que calculase los daños y perjuicios. El presupuesto de la acción judicial ejercitada por el demandante existe y no es otro que la hipotética inmisión perturbadora de los ruidos de los trenes CIVIA en el ámbito patrimonial, “lato sensu”, del interesado, para cuya estimación o desestimación la Sentencia contenciosa administrativa es el instrumento procesal adecuado con arreglo a la conocida normativa jurisdiccional acerca de los límites de la jurisdicción y del objeto del recurso contencioso administrativo.

VII. Por otro lado, el demandante sí había formulado reclamación ante quien entendía era al órgano competente, el Ministerio de Fomento, el cual no respondía a su solicitud, pero sí respondió Renfe a través del acto impugnado. A esta actuación no puede privársele de significación por más que no haya revestido la fórmula de “resolución” expresa del Ministerio ni de Renfe Operadora, incumpliendo así la Administración demandada tanto lo dispuesto por el artículo 42 LPA 30/1992, como lo dispuesto en el artículo 89 LPA 30/1992, pues ni ha contestado expresamente por la vía adecuada, ni lo ha hecho con la fórmula de la resolución que la normativa procedimental le obliga en orden a resolver con congruencia las cuestiones planteadas por el demandante; pero debe entenderse, llamando a las cosas por su nombre, que Renfe Operadora, entidad dependiente del Ministerio de Fomento aceptó el encargo intraadministrativo que debía necesariamente existir acerca de contestar a la reclamación, y ni la Administración del Estado, ni la entidad Renfe operadora siguieron el cauce adecuado para instruir debidamente al interesado de sus derechos procedimentales. En tal sentido parece oportuno recordar lo

que dice el demandante, con apoyo en los documentos que constan aportados al proceso: "...: Con fecha 7 de Septiembre de 2012, conforme al art. 43 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y ante la pasividad de la sección de ferrocarriles del Ministerio de Fomento se presenta escrito contra el silencio administrativo, advirtiendo que conforme al art. 43.2 "La desestimación por silencio administrativo tiene los solos efectos de permitir a los interesados la interposición del recurso administrativo o contencioso-administrativo que resulte procedente." y además, se requiere para que "la Administración en el improrrogable plazo de tres meses, realice o efectúe la actividad que es debida, apercibiendo expresamente desde ese momento de que, en caso de no ser atendido el presente requerimiento, se procederá de modo inmediato a formular recurso contencioso administrativo contra la inactividad" (Se adjunta como Doc. núm 4 escrito contra inactividad Administrativa y acuse de recibo ...Ante el requerimiento contra la Inactividad Administrativa, y transcurridos más de 4 meses desde el envío del primer requerimiento a la sección de ferrocarriles del Ministerio de Fomento, con fecha de 25 de octubre de 2012, [REDACTED]

[REDACTED] Gerente de área de recursos contenciosos de Renfe nos da contestación (Núm: AJD 2012-625-JD RR) en la que pone en nuestro conocimiento que la totalidad de del parque de trenes CIVIA tiene un nivel sonoro exterior ajustado a la normativa acústica de aplicación, sin entrar a valorar nuestro requerimiento ni el informe sonométrico. (Se adjunta como documento número 6). Ante esto, y de conformidad con lo establecido en los artículos 107, 114,115 y concordantes de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento Administrativo se interpone Recurso de Alzada, en tiempo y forma, contra la resolución firmada por D. [REDACTED], por entender que la misma no se ajusta a derecho. (Se adjunta como documento número 7). ...” Y resumiendo sus actuaciones se debe subrayar ahora lo siguiente: si bien se dirigió al M Fomento en 5-6-2012 como “requerimiento” , se hablaba de la responsabilidad de RENFE “...En los modos o ante los órganos previstos en el art. 38.4 de dicha Ley 30/1992, para la inmediata cesación de dicha irregular actividad con

origen en la contaminación acústica que se desprende *de la señal sonora al cierre de puertas de los denominados trenes Civia*, y que son contrarios a las ordenanzas municipales mencionadas "ut supra" a fin de dar cumplimiento de la regulación citada, adoptando por quien *corresponda las medidas necesarias para evitar que el modelo de trenes Civia transmita ruidos superiores a los legalmente establecidos y eliminando así definitivamente todos y cualesquiera de los daños y perjuicios que se irrogan actualmente* [REDACTED] y su familia, apercibiendo además expresamente de que, en caso de no ser atendido el presente requerimiento en el plazo de 10 días, se procederá de modo inmediato a formular recurso Contencioso Administrativo” . Reitera el demandante en fecha 7 -9-2012 esa inactividad en el escrito y contestaba finalmente RENFE por el meritado comunicado de 25-10-2012 “en relación con le escrito presentado en fecha 7-9 “ ya aludido que “*...En cualquier caso, recabados los antecedentes del mismo, se nos informa de que la totalidad del parque de trenes CIVIA tiene un nivel sonoro exterior ajustado a la normativa acústica de aplicación.* Sin otro particular, reciba un cordial saludo. EL GERENTE DE AREA DE ASUNTOS CONTENCIOSOS,..." Así pues no es posible ignorar que la entidad demandada se pronunció sobre los niveles sonométricos que el demandante denunciaba como causantes de los perjuicios sobre su salud e integridad física.

VIII. Si atendemos a todos estos datos expuestos tampoco existe falta de litis consorcio pasivo necesario en este proceso pues, aunque bien pudiera haber sido demandado el Ministerio de Fomento, así como Adif, como titular de las infraestructuras ferroviarias, ya señala la propia parte demandada que Renfe es titular del “material rodante”, concepto que según la normativa de la ley del sector ferroviario, atañe a los trenes que prestan los servicios del transporte de viajeros por vía férrea y que se distingue de las pertenencias de la infraestructura ferroviaria art. 3 LSF, 39/2003, vigente en tales momentos del acto impugnado, Disposición Transitoria Quinta del Reglamento LSF RD 2387/2004,) . El demandante en tanto que dirige su pretensión fundamental a

que cese el ruido perjudicial de dichos trenes y modelo CIVIA de la entidad transportista, pide algo que la entidad transportista podría o no podría hacer, en su caso, con arreglo a la normativa vigente; y en cuanto a que otras entidades pudieran ver comprometida su actividad por la necesaria adecuación sonora al paso de los trenes por dicha estación de Galapagar, por ejemplo: con la sugerencia de la instalación de pantallas acústicas, dicha actividad podría ser promovida por Renfe Operadora en un momento posterior, en su caso, al dictado de esta Sentencia o, quizá, pidiendo las autorizaciones oportunas acerca de la instauración de servicios adicionales auxiliares y complementarios a los que se refieren los arts, 9 y 40 LSF, o con la obtención de las autorizaciones del organismo competente en la zona de dominio público o de protección de la línea ferroviaria, arts. 13,14 LSF; por tanto es una cuestión que atañe más bien al desarrollo o a los efectos propios de la Sentencia a lo largo del tiempo, en su caso, y no a la constitución de la relación jurídica procesal; de donde se deduce que la entidad demandada en virtud de la normativa que la misma cita, tiene legitimación pasiva para ser demandada pues, como se indica en la contestación a la demanda "...Renfe Operadora es una entidad público empresarial constituida ex Disposición adicional tercera de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, como organismo público de los previstos en el artículo 43.1.b) de la ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, siendo el objeto de su actividad público empresarial, conforme al artículo 3 de su Estatuto, aprobado por Real Decreto 2396/2004, de 30 de diciembre, la prestación de servicios de transporte *ferroviario tanto de mercancías como de viajeros, que incluye el mantenimiento de material rodante, y de otros servicios o actividades complementarias o vinculadas al transporte ferroviario*, en los términos establecidos en la Ley del Sector Ferroviario y en las normas que la desarrollen.... ..." Y concluyendo con estas objeciones procesales que se desestiman, la parte demandada tiene legitimación pasiva como la detenta activamente "ad processum" y "ad causam" la parte demandante para postular la Sentencia en el marco de las pretensiones que se suscitan en este proceso.

- IX.** Cuestión distinta es que la parte demandante puede incurrir en cierta desviación procesal , que no provoca la desestimación del recurso si no atendemos a esas peticiones o a pretensiones que ha podido ir desarrollando a lo largo del proceso y que no se contienen estrictamente en el escrito de interposición del recurso contencioso administrativo y en el suplico del escrito de demanda; pues al designar la parte demandante el acto impugnado es a su contenido al cual tenemos que remitirnos, y hemos visto ampliamente cuáles han sido las peticiones reflejadas en ambos escritos de interposición y de demanda . Así pues tenemos que circunscribirnos a la pretensión acerca de la instalación de las medidas correctoras para la evitación de los perjuicios que dice la parte actora padece con ocasión del paso de los trenes CIVIA y no a otra cosa distinta. Y de este modo no aceptamos el reproche que hace a la parte demandada con pretensión de la inadmisibilidad del recurso, pues en definitiva nos atenemos estrictamente a las pretensiones suscitadas constantemente a lo largo del procedimiento y del proceso, y no a “la errática estrategia procedimental seguida por el actor”; trayectoria errática que no es algo que pueda ser repercutido enteramente en el mismo a la vista del silencio padecido y de la magra contestación de Renfe Operadora con ocasión de la tramitación del procedimiento administrativo.
- X.** Despejadas las objeciones procesales que la parte demandada vincula con la problemática de fondo de este proceso, hay que decir que el recurso contencioso tiene que ser estimado con el alcance preciso que después se dice; hay que partir de que las partes no cuestionan la existencia de la jurisprudencia europea ni constitucional, ni la ordinaria, acerca de la protección jurídica derivada del régimen del domicilio, del derecho a la intimidad o del derecho a la protección de la salud y de la integridad física con ocasión de la producción de ruidos y su repercusión que no resulten soportables. Más bien lo que cuestionan es el alcance de los datos derivados de los informes periciales; pero ocurre que están reflejando, -si bien de forma no coincidente con ocasión de ponderar la normativa sobre el ruido -, que los niveles producidos por la

señal acústica del cierre de puertas de los trenes sobre la vivienda del actor, que se encuentra cercana a los andenes de la estación de trenes de Galapagar-La Navata, Madrid, es excesiva y claramente perjudicial, cuando menos para su salud y su integridad física; a la vista de los dos informes que presentaban las partes, uno de los cuales fue ratificado, - el del demandante en vista oral, que no es preciso reproducir ahora-, vemos que los trenes producían señales sonoras, y que se reflejaban en las distintas intensidades que decían los dos informes periciales, y ello es cosa que no hay que poner en cuestión, porque, por otra parte no resulta discutido, tampoco ,por el perito judicial que debía ser nombrado para deshacer las insuficiencias de ambos informes. La falta de medidas de comprobación en la estación hecha por el perito de la parte demandante (que tampoco podía precisar adecuadamente si los trenes cuyo ruido reflejaba eran o no trenes "CIVIA" , siendo medidos también trenes de mercancías), no contando con la normativa específica europea del ferrocarril ni para las personas con movilidad reducida, cuya normativa desconocía, no ha resultado totalmente concluyente en favor de las tesis de la parte demandante; tampoco que la frecuencia horaria para analizar el paso de los trenes no se explicita detalladamente entre las noches y el día ayudaba a la misma conclusión, siendo así que las mediciones no tienen el mismo impacto en el descanso ni en la salud de las personas en horas diurnas que en nocturnas, sin perjuicio de que el perito concluya su informe comparando los ruidos en el exterior de la vivienda con la normativa del decreto 78/1999 de la Comunidad de Madrid y del Real Decreto 1367/2007 e indicando que las actividades de la señal acústica de "cierre de puertas del tren y su afección exterior en la vivienda 2 de de la calle Molino de la Navata número 7" "no cumple(n) con los límites sonoros diurnos y nocturnos estipulados" por dicho decreto autonómico, ni por el real decreto 1367/2007; tampoco vemos que el informe de la parte demandada ponga en cuestión con precisión estas afirmaciones a pesar de los reproches que hace al informe pericial del demandante, dado que no se trata tanto de que los trenes CIVIA cumplan o no cumplan la normativa sobre instalación y funcionamiento de sus señales acústicas, normativa que tiene un carácter técnico e industrial sobre el material rodante, sino de si esa producción

de señales acústicas, aún siendo técnicamente correcta, llega a producir ruidos, perturbaciones, vibraciones, o cualquier género de daños o molestias prohibida por la normativa en materia de contaminación acústica a los residentes en las viviendas próximas al paso del ferrocarril. Lo cual es algo enteramente distinto. Por eso hay que atender en esta ocasión al informe pericial que se ha hecho bajo las condiciones reflejadas por el Juzgado Central que se establecieron en la providencia de 28 de enero de 2015, emitido por el ingeniero de telecomunicación don [REDACTED] informe analiza no sólo la legislación sobre contaminación acústica, Ley 37/2003, del ruido, con la normativa supranacional, los Reales Decretos 1513/2015 de evaluación y gestión del ruido ambiental, 1367/2007 de zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, 1371/2007 código técnico de la edificación, decreto autonómico 55/2012 que recibe la normativa estatal en el ámbito de la Comunidad de Madrid, así como el Real Decreto 1038/2012 que modifica la normativa anterior, sino que acompaña la planificación de la zona, reflexiona sobre la situación de la vivienda, analiza el informe aportado por Renfe, así como analiza el informe aportado por la parte demandante. Las conclusiones del perito son compartidas por este juzgador, porque entiende que el informe se ha hecho con mayor exhaustividad e imparcialidad que los restantes, a la vista de la normativa procesal civil, en tanto que dichas conclusiones responden a una problemática principalmente técnica acerca del hecho o del dato de si la perturbación supera o no los límites o los estándares legales admisibles siendo irrelevante que los trenes CIVIA hayan sido puestos a circular por Renfe Operadora cumpliendo las exigencias técnicas sobre su acústica, al parecer, regulable en intensidad. . El informe pericial judicial señala que no tiene nada que objetar al informe presentado por la demandada, afirmación que también compartimos, aunque sí señala que en el presentado por la demandante no hay datos que permitan conocer con exactitud los puntos donde se han realizado las medidas cosa que también se desprendía en el acto de la vista oral a preguntas de este juzgador. Lo relevante es que se dice que, en todo caso, se produce la situación contaminante con niveles de ruido en la urbanización donde está ubicada la vivienda, ya previsto en los mapas de ruido

realizados en el año 2007 que debieran haber aconsejado tomar medidas correctoras para atenuarlo, “probablemente mediante pantallas acústicas colocadas en la zona limítrofe de la urbanización con la vía”; y esto, previa afirmación de que en el periodo correspondiente a la noche, los niveles medidos al paso de los trenes en el interior de la vivienda y en la habitación cuya ventana está enfrentada a la estación son muy superiores al objetivo de 30 dBA” de la normativa del Real Decreto 1367/2007, que en el periodo correspondiente a día y tarde sólo algún evento supera al objetivo de 40 dBA fijado en la normativa y que las medidas realizadas en el exterior o “en la misma habitación con ventana abierta evidencian que muchos eventos superan el nivel de 65 dBA” de la citada normativa fundamentalmente al “paso de los trenes que no paran”.

XI. Por tanto valorando los informes policiales así como las peticiones suscitadas por las partes, entendemos que resulta incuestionable la existencia de niveles perjudiciales de ruido para el demandante en razón de la cercanía de su domicilio a dicha estación, en la cual los trenes de la demandada hacen sus operaciones regulares de apertura y cierre de puertas, sin perjuicio del tránsito de otros convoyes que puedan producir perturbaciones acústicas o emisiones sonoras que resultan perfectamente audibles, excesivas con arreglo a la normativa, y por tanto perjudiciales, molestas o insalubres para la salud física o mental del demandante. Y no podemos dimensionar más precisamente tales perjuicios en su integridad y salud físicas porque no se acompaña informe médico alguno que pueda concretarlos más específicamente.

XII. En cuanto al alcance del fallo de la sentencia que se apoya en estos datos probados hay que dilucidar si la entidad demandada debe por sí misma proceder a instalar las pantallas acústicas u otros medios alternativos que sean técnicamente recomendables para amortiguar los efectos del paso de los trenes. Hay que tener presente que no estamos juzgando aquí sí la urbanización donde está ubicada a la vivienda del demandante respetó o no las determinaciones

urbanísticas o medioambientales en esa proximidad a la infraestructura ferroviaria cuando se consolidó; tampoco se enjuicia aquí sí Renfe Operadora ha actuado en su actividad de transporte de viajeros por la infraestructura ferroviaria de ADIF vulnerando las normas técnicas reguladoras sobre producciones de ruidos, o por el contrario, cumpliéndolas escrupulosamente; tampoco conocemos exactamente el reparto de competencias concretas sobre las condiciones del acceso de los trenes a la estación de Galapagar, entre Adif y Renfe o el Ministerio demandado, puesto que la normativa legal y reglamentaria refleja, como hemos visto, el reparto de competencias sobre bloques de materias, pero no sobre la concreta cuestión de qué tipo de panel acústico o pantalla o medida equivalente deben instalarse, o adoptarse, supuesto que pueda reducirse, como al parecer se han reducido, los niveles sonoros acústicos de las señales de apertura y cierre de puertas de los trenes CIVIA , o si tiene o no tiene carácter de medida “complementaria” o principal del servicio de transporte viajeros la adopción de cualquiera de estas medidas, o por el contrario, resultan solamente complementarias no sólo respecto del servicio de transporte de viajeros por medio del material rodante, sino de la “infraestructura “del ferrocarril, supuesto en el que estas actividades deberían corresponder a Adif o al Ministerio de Fomento. Por el contrario: de lo que se trata aquí, porque así lo suscita la demanda es de paliar los efectos que la infracción de la normativa sobre el ruido intenta evitar para respetar los derechos fundamentales derivados de la intimidad y de la inviolabilidad del domicilio, y sobre todo de la protección de la salud e integridad física y mental del demandante, entre otros. En este orden de cosas hay que recordar lo que dispone la normativa de la LSF, arts. 7, 14 18 y 44 , art. 28 del Reglamento LSF RD 2387-2004 sobre el alcance de las autorizaciones de instalaciones y obras y de las ampliaciones, en su caso, de la licencia ferroviaria cuando se refiere a que los promotores de los servicios, instalaciones y obras deben de solicitar las autorizaciones correspondientes cuando ellos mismos intentan establecer las medidas complementarias que resultan necesarias para un adecuado “transporte viajeros” e incluso : “....2. Las obras que se lleven a cabo en la zona de *dominio público* y en la zona de *protección* que tengan por

finalidad salvaguardar paisajes o construcciones o limitar el ruido que provoca el tránsito por las líneas ferroviarias, serán costeadas por sus promotores. ...” (art. 28 RSF). Es de notar que estamos hablando del material rodante de Renfe, que no decimos que se haya demostrado funcione mal en este caso, sino que decimos que produce ruidos perturbadores al paso por esa concreta ubicación para el demandante con independencia de que todos los ruidos sean debidos a los trenes “CIVIA “ con su sistema de avisos acústicos de apertura y cierre de puertas, o al paso de otros trenes, - cuestión, que en cuanto a la causa o agente productor del ruido es enteramente secundaria-, y que deben ser reparados; y por tanto no estamos en condiciones de decir cuál de las posibles Administraciones concurrentes debe, finalmente, soportar el coste de las medidas correctoras solicitadas en este momento. A los efectos de la demanda basta con señalar en el fallo de la sentencia que la entidad demandada debe proceder a adoptarlas en orden a reducir el impacto perjudicial de las señales acústicas de los trenes CIVIA (aunque no vemos incongruencia en admitir la posibilidad de que la misma perturbación sea evitada en otros trenes con modelo distinto del modelo “CIVIA” al que se refieren ambas partes, vistos los informes periciales), sea instalando las pantallas acústicas, o de amortiguación sonora, sea instalando otro tipo de medidas, sea adoptando otro tipo de decisiones que ,para la vivienda del interesado , determine el cese efectivo de las perturbaciones sonoras o su amortiguación hasta reducirla dentro de la normativa sobre el ruido y contaminación acústica atendida la zona residencial donde vive. Por consiguiente hay que estimar parcialmente el recurso suscitado, considerando conjuntamente el silencio padecido por el demandante y el tipo de contestación ofrecida en el acto impugnado por la parte demandada.

Y por todo lo expuesto,

en nombre del **Rey**, y por la autoridad conferida por el **Pueblo Español**, se ha de dictar el siguiente:

F A L L O : Que, estimando parcialmente el recurso contencioso administrativo y con anulación del acto impugnado, y considerando el silencio padecido conjuntamente por el demandante derivado de la actuación de la Administración demandada, anulo dichos comportamientos porque no son ajustados a Derecho con el siguiente alcance:

Primero, declaro la existencia de afectación acústica perjudicial al paso de los trenes de la entidad Renfe Operadora sobre la vivienda del interesado y

Segundo, condeno a la entidad Renfe Operadora a que adopte las medidas necesarias técnicamente para la cesación de dicha afectación perjudicial para el interesado suscitada por los trenes CIVIA a su paso por la Estación de la Navata-Galapagar (Madrid) en los términos ya explicados en los fundamentos de derecho de esta Sentencia.

COSTAS: no hay expresa imposición a las partes conforme al art. 139 LJCA 29/1998.

Notifíquese en debida forma esta Sentencia a las partes, haciéndoles saber que esta Sentencia no es firme y que contra ella cabe recurso de apelación, según los términos de los arts. 81 y ss. de la LJCA 29/1998 ante la Sala jurisdiccional de esta misma Audiencia Nacional

Haciéndose saber a la parte no exenta legalmente de tal obligación que para la admisión del recurso es precisa la constitución previa de un depósito por importe de 50 € en la Cuenta Provisional de Consignaciones de este Juzgado, abierta en BANCO SANTANDER, haciendo constar en el resguardo de ingreso los siguientes datos: 3234-0000-PP-NNNN-AA, y en el campo "Concepto": "RECURSO COD 22-CONTENCIOSO APELACIÓN RESOLUCION FECHA....."

Si el ingreso se hace mediante transferencia bancaria, el código y tipo de recurso deberá indicarse justamente después de especificar los 16 dígitos de la cuenta expediente, separado por un espacio.

Al escrito de interposición del recurso deberá acompañarse copia del resguardo de ingreso debidamente cumplimentado, para acreditar la constitución previa del citado depósito.

Una vez firme esta sentencia, devuélvase, en su caso, el expediente administrativo al órgano de procedencia, con certificación de esta resolución para su conocimiento y debida ejecución, dejando constancia del índice en los autos. Interésese acuse de recibo de dicha comunicación en el plazo de diez días y recibido que sea procédase al archivo del procedimiento dejando nota en el libro de registro.

Así por esta Sentencia, lo declaro mando y firmo.

EL MAGISTRADO

Adolfo Serrano de Triana