

Jornada sobre el "Primer paso en la evaluación y gestión del ruido ambiental. Elaboración de mapas estratégicos de ruido"

MADRID
23 y 24
MAYO
2006

Primer paso en la
evaluación y gestión
del ruido ambiental.
Elaboración de Mapas
Estratégicos de Ruido



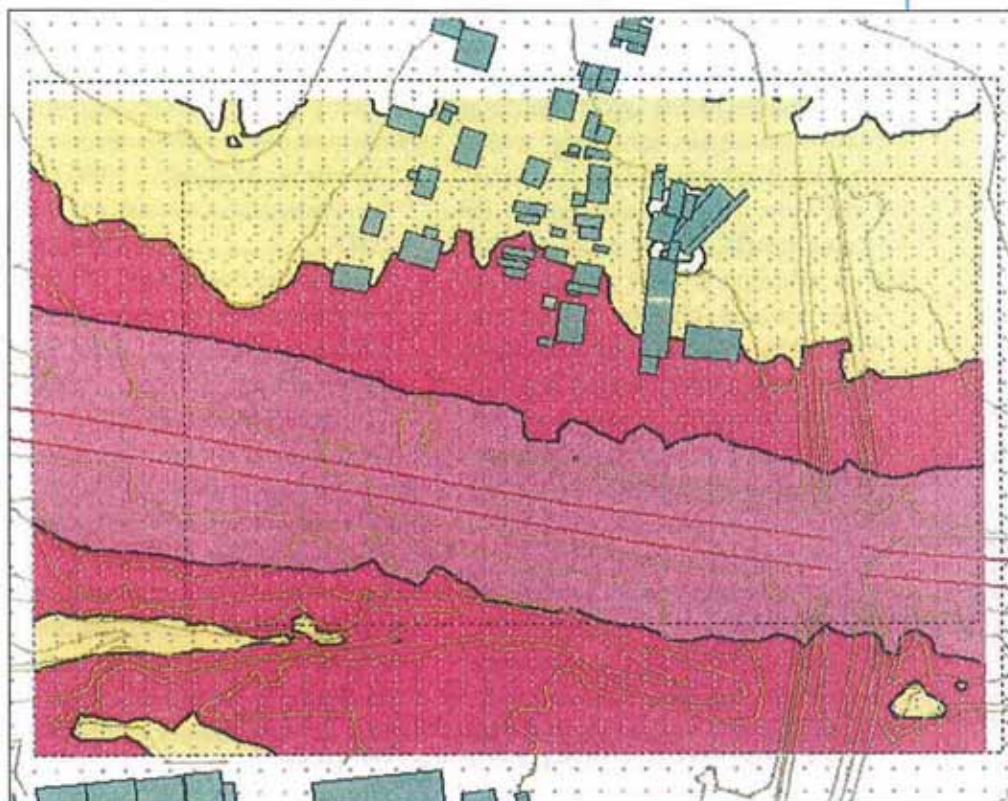
Jornada



Patrocina



Organizan



Mapa de ruido horizontal. Malla regular.

Felipe Ruza Tarrio, Director de la
Jornada.

Baajo este título, los días 23 y 24 de mayo, se celebró, patrocinada por el Ministerio de Medio Ambiente y organizada por INTEVIA y por el CEDEX, una jornada que reunió a expertos y a responsables en la materia, para intercambio de información y puesta a punto de conocimientos, con vistas a poder dar cumplimiento a lo establecido por la Directiva de igual título.

La Comisión Europea concede una gran importancia a la lucha contra la contaminación por ruido, ya que considera que el ruido es uno de los con-

taminantes más molestos y de mayor incidencia en la calidad de vida de los ciudadanos. Perturba una serie de actividades, como la enseñanza, el reposo, la comunicación, el descanso nocturno, e incluso llega a afectar a la salud de las personas. Por ello, constituye una de las mayores preocupaciones de las sociedades de los países de la Unión Europea. Más de 100 millones de ciudadanos de dicha Unión sufren molestias debido a que soportan niveles de ruido superiores a los admisibles, y 20 millones de personas tienen serios problemas para conciliar el sueño. Esto ha motivado la promulgación de la Directiva 2002/49/CE

del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre "Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental", que pretende, por una parte, profundizar en el conocimiento de la situación en los diferentes países que componen la Unión, y por otra, emprender acciones correctoras de las situaciones de contaminación no aceptable detectadas en la primera fase. El objetivo final es, pues, prevenir, reducir o evitar los efectos nocivos del ruido, incluyendo las molestias producidas por la exposición al ruido ambiental.

Esta Directiva se traspuso, parcialmente, al derecho interno español mediante la Ley 37/2003, de Ruido,

publicada en el BOE de 18 de noviembre de 2003, completándose la transposición mediante el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, (BOE de 17-12-2005), por el que se desarrolla la citada Ley de Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, cuya aplicación y vinculación se había producido ya por el transcurso del plazo previsto para su incorporación total a la legislación española a través de su efecto directo.

Estas nuevas Normas establecen una serie de tareas que tienen que realizar los países miembros, y fijan los plazos en que deben realizarse. Entre ellas están: la elaboración de mapas estratégicos de ruido, que son algo más que simples planos de niveles sonoros, con los que se pretende determinar la exposición de la población al ruido ambiental; la adopción de planes de acción para prevenir y reducir el ruido ambiental, especialmente en los casos en los que se pueden producir efectos nocivos para la salud humana; y la puesta de toda esta información a disposición de la población.

Estas disposiciones, ya del derecho interno español, tienen el carácter de legislación básica, lo cual obliga a las Comunidades Autónomas y a los Ayuntamientos a realizar los trabajos de la competencia de cada uno de ellos, canalizándose su envío a la Comisión a través del Ministerio de Medio Ambiente. Es, por supuesto, obligado llegar a un consenso entre todos los organismos con competencias en la materia, para utilizar los mismos procedimientos, las mismas escalas, la misma presentación, etc., de forma que pueda presentarse un documento homogéneo y comprensible ante la CE.

Cumplidos ya los trámites de notificar a la Comisión Europea el inventario de los ejes viarios y ferroviarios, aeropuertos y aglomeraciones sobre los que se va a actuar en la primera fase, así como las autoridades competentes en la materia, la siguiente tarea que desarrollar es la elaboración de los mapas estratégicos

de ruido, es decir, los diseñados para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales para dicha zona. Estos mapas deben ser enviados a la Comisión Europea antes del 30 de junio de 2007, es decir, queda poco más de un año, y es mucha todavía la tarea por realizar.

De acuerdo con el inventario remitido a la Comisión, en esta primera fase deberán hacerse mapas estratégicos de ruido en las siguientes infraestructuras y aglomeraciones:

Carreteras del Estado.....	5.960,5 km
Carreteras Autonómicas.....	2.612,1 km
TOTAL.....	8.572,6 km
Ferrocarriles del Estado.....	541,0 km
Ferrocarriles Autonómicos.....	30,0 km
TOTAL.....	571,0 km
Aeropuertos.....	12
Aglomeraciones (ciudades).....	17

En la segunda fase, cinco años más tarde, aumenta de forma importante el número de infraestructuras sobre las que hay que actuar; y, a partir de ahí, cada cinco años hay que actualizar los mapas estratégicos de ruido y los planes de acción.

La utilización de nuevos índices de ruido y su aplicación, y lo novedoso de los planteamientos y especificaciones técnicas para llevar a cabo estas tareas, han puesto en evidencia, por una parte, la existencia de muchas lagunas sobre la forma correcta de dar cumplimiento a sus prescripciones, y por otra parte, la existencia de un déficit de conocimientos técnicos para poder llevar a cabo su realización. La normativa antes citada, recomienda los métodos de cálculo, no los de medición. Es este procedimiento el que llevará el peso de los trabajos, que deben utilizarse para la evaluación de los nuevos índices de ruido; pero en su aplicación práctica surgen dificultades que cada uno intenta resolver según su criterio, cuando no se queda atascado.

Consciente de estos problemas, la Comisión Europea, un año después de promulgada la Directiva, en agosto de 2003, ha dictado una Reco-

mendación relativa a las orientaciones sobre los métodos de cálculo. Más tarde, en diciembre del mismo año, una Guía de buenas prácticas. Pero a pesar de todo ello, quedan todavía aspectos por aclarar y decisiones que adoptar para poder finalizar los trabajos en el plazo ya tan corto que nos queda.

El objeto de esta Jornada ha sido dar a conocer las aplicaciones prácticas que permitan llevar a cabo los trabajos a cuya realización estamos obligados. Ha sido, podríamos decir por otra parte, una puesta en común de lo que están haciendo diversas Administraciones implicadas por la Directiva. El contenido de las ponencias se ha seleccionado, dentro de cada tipo de infraestructura, de forma que puedan alcanzarse los objetivos de la Jornada. Los ponentes son Técnicos de Administraciones que vienen trabajando desde hace tiempo en este tema y cuya experiencia es una garantía de los resultados que pueden obtenerse con la Jornada.

Se adjuntan a continuación las conclusiones que se redactaron como resumen de lo acaecido en el desarrollo de la Jornada.

Conclusiones

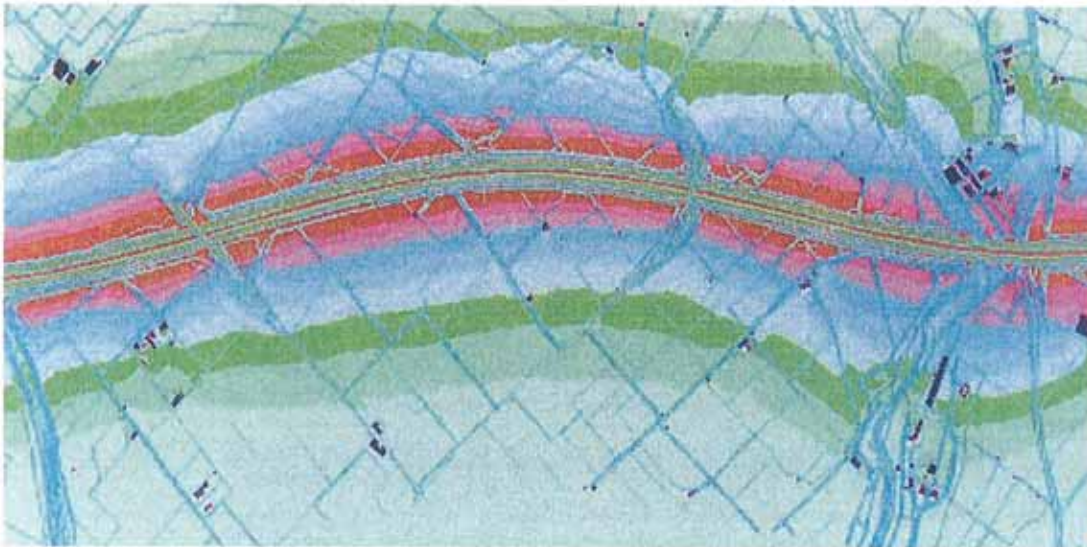
■ Se ha puesto de manifiesto que España está cumpliendo los plazos impuestos en la Directiva 2002/49/CE, relativa a la materia, en lo referente a:

- Su transposición al derecho interno español, hecho que se ha realizado mediante la Ley 37/2003, de Ruido, y el Real Decreto 1513/2005, que la complementa.

- Identificación de las autoridades responsables de la elaboración de los mapas estratégicos de ruido y de los planes de acción, y su notificación a la Comisión Europea.

- Identificación de las infraestructuras y aglomeraciones correspondientes a la primera fase, y notificación del correspondiente inventario a la CE.

■ Se hace necesario el desarrollo del Sistema Básico de Información,



Mapa de ruido horizontal.

establecido en el Real Decreto 1513/2005, con el fin de:

- Hacer un seguimiento de la elaboración de los mapas estratégicos de ruido, que deben ser remitidos a la Comisión Europea en junio de 2007.

- Potenciar este Sistema como un mecanismo de intercambio de experiencias, que permita facilitar a todos los organismos y entidades afectadas por la nueva normativa, que lo requieran, la información necesaria para poder cumplirla.

- Establecer un procedimiento para el envío de la información al Ministerio de Medio Ambiente, de acuerdo con el cuestionario electrónico preparado en la UE.

- Es preciso implicar en el proceso a los diferentes agentes gestores de la información necesaria para la elaboración de los mapas estratégicos, ya que la recolección de los datos necesarios se presenta como una de las mayores dificultades, y no siempre es lo suficientemente precisa, o no está disponible, o no está actualizada.

- Hay que avanzar en el proceso de armonización estableciendo procedimientos de evaluación y gestión comunes, y conseguir el intercambio de información por los procedimientos previstos y aceptados por todos los agentes implicados.

- La Dirección General de Carre-

teras dispone de una metodología para elaborar los mapas estratégicos de ruido, obtenida mediante la realización de un estudio piloto, que incluye la definición de contenidos, formatos, y control de calidad. Un ejemplo de los resultados se encuentra en la página web del CEDEX

- Se hace necesaria la coordinación entre los mapas de aglomeraciones y los mapas de infraestructuras de transporte, ya que, en bastantes ocasiones, cruzan por áreas de aglomeración.

- Los métodos de cálculo recomendados por la Directiva, no son siempre los mejores en términos técnicos o prácticos.

- En cuanto a la presentación de los resultados, es necesario aclarar la forma de hacerlo; pues aunque la Directiva establece unos requerimientos mínimos, no está claro cómo presentar los resultados al público, que, en general, carece de los conocimientos técnicos necesarios para comprenderlos.

- La "Guía de Buenas Prácticas" elaborada por la Comisión Europea, orienta a los Estados miembros para la elaboración de los mapas estratégicos de ruido; pero no es un manual sobre como deben realizarse los trabajos, aunque pretende dar recomendaciones prácticas. Quedan todavía muchas indeterminaciones pa-

ra cuya aclaración la Guía ofrece la posibilidad de que los requerimientos técnicos de la Directiva que no estén suficientemente claros o sean complicados, y problemas que surjan, puedan ser planteados ante la Comisión para ser discutidos y, en su caso, solucionados.

- La necesidad de hacer compatibles el desarrollo del transporte y la consecución de un "clima" sonoro que garantice una alta calidad de vida, en el entorno de las infraestructuras necesarias para ello, exige llevar a cabo actuaciones que permitan acercarnos a un modelo sostenible de transporte.

- Además de los requisitos mínimos que fija la Directiva en su Anexo V, los Planes de Acción deben contemplar líneas de actuación sobre la sensibilización ciudadana y la formación de la población.

- Para conseguir la máxima eficacia de los Planes de Acción, será necesaria una buena coordinación entre todos los agentes implicados, creando para ello puntos de encuentro y dialogo, donde aunar esfuerzos. ¿Tal vez una "mesa del ruido"?

- Finalmente, se pone de manifiesto que es necesario imprimir un mayor ritmo a los trabajos, si se desea finalizarlos en el plazo establecido por la Directiva. ■