

# Jornada sobre carreteras de bajo impacto



Por Felipe Ruza Tarrío,  
Ponente General de las jornadas.

**E**l pasado 26 de febrero, se celebró en Vitoria, patrocinada por la Diputación Foral de Álava y organizada por la Asociación Técnica de Carreteras, una Jornada sobre Carreteras de Bajo Impacto. El objetivo de esta jornada era, por una parte, dar a conocer las nuevas normas legales originadas por la trasposición de Directivas de la Unión Europea; y, por otra, facilitar información sobre algunos aspectos que permiten enfocar más adecuadamente el diseño ambiental de las carreteras, así como sobre el establecimiento de medidas correctoras para reducir los efectos negativos originados por su construcción, sobre todo en aquellos temas en los

que, frecuentemente, se detecta un déficit de conocimientos.

La jornada se planteó con una duración limitada a un día, al objeto de facilitar la asistencia de los técnicos interesados, sin menoscabo de sus tareas habituales, por lo que resultó de contenido denso; pero de gran interés para los asistentes, pues se pusieron de manifiesto todas las tareas que habrá que realizar de forma inmediata para dar cumplimiento a las nuevas disposiciones, y se formularon recomendaciones para su realización. El interés por estos temas se acrecienta si tenemos en cuenta que, en la actualidad, falta la adecuada preparación para poder afrontarlos.

La Normativa novedosa expuesta en la jornada emana de dos Directivas de la Unión Europea: una relativa a la "evaluación y gestión

del ruido ambiental", y la otra sobre "evaluación ambiental de planes y programas". Para que puedan cumplirse estas dos disposiciones será necesario llevar a cabo acciones de formación y capacitación del personal de la Administración que deba aplicarlas, así como el de las empresas consultoras que vayan a prestar asistencia técnica a la misma.

La primera disposición ha sido transpuesta parcialmente al derecho interno español por la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido (BOE de 18-11-03), es decir muy recientemente. Tiene el carácter de básica, lo que quiere decir que obliga a su cumplimiento, como un mínimo, además de a la Administración Central, a las Comunidades Autónomas y a los Ayuntamientos; y les permite establecer, si lo consideran ne-

cesario, normas adicionales de protección más estrictas. Es una Ley que resultará de difícil aplicación y cumplimiento; pero que resultará de efectos muy positivos para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, si se aplica correctamente. Exigirá un esfuerzo importante de las diferentes Administraciones competentes, estatal, autonómica y local, para la elaboración de mapas de ruido y planes de acción, que deberán ser actualizados cada cinco años, y cuyos plazos de presentación ya están corriendo. La Ley española amplía el contenido de la Directiva, estableciendo mecanismos

El acto inaugural de la jornada fue presidido por **D. Rodolfo Sáenz de Ugarte Corrés**, *Diputado de Obras Públicas de la Diputación Foral de Álava*, quien dirigió unas palabras de bienvenida a los participantes y sintetizó y resaltó los objetivos del evento. Asistieron también al acto, el *Diputado de Urbanismo y Medio Ambiente*, **D. Antonio Aguilar Mediavilla**, y la *Directora General de Obras Públicas y Transportes*, **Dña. Guadalupe Martín Armentia**.

El programa de la jornada establecía un orden lógico, atendiendo al contenido de las ponencias. Siguiendo dicho orden, la primera po-

ticas del trazado y permite introducir desde el principio, momento de la redacción del proyecto, las medidas preventivas necesarias para evitar las afecciones ambientales.

La siguiente ponencia "**proyectos de carreteras de bajo impacto en el territorio histórico de Álava**", fue presentada por **D. Miguel Ángel Ortiz de Landaluze**, *Jefe del Servicio de Planificación, Proyectos y Obras*, y por **Dña. Elena Gómez Chico**, *Jefa del Servicio de Medio Ambiente y Paisaje*, ambos de la *Diputación Foral de Álava*. Esta ponencia incidía en los planteamientos de la anterior y por ello era, en cierto modo, un complemento de ella y un ejemplo práctico de la aplicación de los conceptos de prevención e integración.

Se pasó a continuación a la presentación sucesiva de un grupo de tres ponencias en las que se planteó el tema del ruido en sus diferentes aspectos, tema de la máxima actualidad, tanto en la preocupación ciudadana por su incidencia en el bienestar de los afectados, como por las tareas importantes y laboriosas que hay que empezar a desarrollar ya, y que, en la primera fase, significa, en cuanto a carreteras, elaborar mapas de ruido y planes de acción en 5 960 km de carreteras estatales y 2 612 km de autonómicas, de las que corresponden 98,0 km a Álava.

La primera de estas ponencias, que podríamos denominar acústicas, fue presentada por **D. Ricardo Alsina Donadeu**, *Jefe del Servicio de Programas Ambientales e Información de Licencias del Ayuntamiento de Barcelona*, redactor de la Ordenanza de ruido de Barcelona, y miembro del Grupo de Trabajo de la Comisión Europea relativo a la Evaluación de la Exposición al Ruido. Desarrollaba esta ponencia el contenido de la "**Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental**", en cuya elaboración participó, desde el princi-



Aunque puede suponer dificultades, las infraestructuras se pueden integrar en el entorno.

de lucha contra la contaminación acústica, como son la zonificación acústica del territorio o el establecimiento de objetivos de calidad.

La segunda Directiva, que deberá ser transpuesta antes del 21 de julio del corriente año, adelanta y amplía el planteamiento de la política preventiva que establece el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, a la fase de programación. Para poder aplicarla será necesario establecer las metodologías necesarias para ello.

La ponencia desarrolló el tema de las "**medidas de diseño en planta y alzado**", y fue presentada por **D. Justo Borrajo Sebastián**, *Jefe del Servicio de Planificación de Carreteras del Ministerio de Fomento*. El ponente realizó un minucioso análisis de las medidas que pueden y deben establecerse en el diseño de las carreteras para conseguir una correcta integración en el entorno. El diseño de la carretera es un instrumento básico para los fines perseguidos, pues elige las caracterís-

pio, el ponente. Realizó un completo análisis del alcance y contenido de la Directiva, nuevos indicadores del ruido que se establecen ( $L_{den}$  y  $L_{night}$ ), tareas que hay que desarrollar y posibles administraciones responsables para llevarlas a cabo, métodos aconsejados para agilizar los trabajos, plazos para enviar la información que, periódicamente, debe remitirse a la Comisión Europea, etc.

La segunda ponencia de las que hemos denominado acústicas, analizaba la **"Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido"**. Fue presentada por **D. José Manuel Sanz Sa, Jefe del Servicio de Planes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente**, sin duda la persona que, desde los primeros borradores del anteproyecto de Ley, bregó más en su elaboración. Explicó el ponente que la Ley traspone parcialmente el contenido de la Directiva objeto de la ponencia anterior. El Reglamento de la Ley, actualmente en elaboración, hará la transposición del resto que, por tratarse de aspectos más sujetos a posibles cambios, como metodologías, recomendaciones, procedimientos, incluidos en gran parte de los anejos de la Directiva, no era aconsejable incluirlos en el texto de la Ley. Resaltó los aspectos novedosos de la Ley, que va más allá de lo prescrito por la Directiva, y crea nuevas figuras de protección, como los objetivos de calidad, la zonificación acústica del territorio, zonas de protección acústica especial, etc. Especial atención mereció el análisis de las zonas de servidumbre acústica, de enormes importancia para las infraestructuras de transporte, ya que en ellas no son exigibles los objetivos de calidad acústica del espacio exterior, pero sí lo serán los del interior.

Finalmente, la tercera ponencia relativa al tema del ruido fue desarrollada por **D. Fernando Segués Echazarreta, Director del Programa de Contaminación Acústica del**



Las pantallas antirruídos son una de las medidas más efectivas en la lucha contra el ruido.

**CEDEX (Ministerio de Fomento-MI-MAM)**, cuyo tema se centraba en la **"previsión de niveles sonoros en carreteras, aplicación de medidas correctoras"**. La Directiva de ruido permite, incluso aconseja, la utilización de modelos matemáticos, validados con algunas medidas sobre el terreno, para la elaboración de los mapas de ruido. No hacerlo así supondría un coste inasumible y la imposibilidad de cumplir los plazos de entrega. El ponente hizo una detallada exposición de los métodos de cálculo a utilizar. Manifestó que existen todavía algunas indeterminaciones sobre la forma de desarrollar

ciertas tareas, que deberían ser aclaradas por la Comisión Europea, que tampoco sabe muy bien cómo, e intenta ir resolviendo las dudas poco a poco. Así en el DOCE de 22 de agosto de 2003, la Directiva ya llevaba más de un año en vigor, publica unas Recomendaciones sobre métodos de cálculo provisionales, etc., y en diciembre del mismo año elabora un manual de buenas prácticas, y todavía quedan por aclarar algunos otros aspectos.

Intentando valorar las dificultades y resolver las dudas, explicó el ponente la acción piloto relativa a la elaboración de un mapa de ruido estratégico que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento está llevando a cabo, con el conocimiento y apoyo del Ministerio de Medio Ambiente, y desarrollado por el CEDEX. Ello permitirá buscar soluciones de carácter general que puedan ser aplicadas, con la conformidad del MIMAM, en todos los casos contemplados en la Directiva, y, al mismo tiempo, facilite la elaboración de un Pliego de Prescripciones Técnicas, para que puedan iniciarse los antes posible los trabajos a que dicha norma nos obliga.

**La Normativa  
novedosa  
expuesta  
en la jornada  
emana de  
dos Directivas  
de la  
Unión Europea**

La siguiente ponencia cambiaba totalmente de tema, y se centraba en el **"efecto barrera sobre la fauna y medidas correctoras"**. Analizaba las afecciones que la infraestructura lineal produce sobre la fauna y planteaba sistemas tendentes a garantizar la permeabilidad transversal de la carretera, evitando sus efectos negativos sobre la fragmentación de hábitats. Fue presentada por **D. Francisco Suárez Cardona**, Profesor de la Universidad Autónoma de Madrid y colaborador, en repetidas ocasiones, del MIMAM. Puso de manifiesto el ponente, la necesidad de una buena elección del emplazamiento y un correcto diseño de los pasos de fauna, que garanticen su utilización por ésta. Insistió en la necesidad de naturalizar lo más posible la instalación, mediante su camuflaje con vegetación, suelos de tierra, etc. Comentó los satisfactorios resultados de los trabajos de control llevados a cabo en la autovía Rías Baixas, en cuanto a su utilización por el lobo, procedimientos utilizados, dificultades encontradas, etc.

En la ponencia siguiente, presentada por **D. Felipe Ruza Tarrio**, Asesor del Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, se puso de manifiesto la necesidad de realizar un detallado **"seguimiento y control ambiental, tanto en la fase de construcción como en la explotación de la carretera"**, como única garantía de su correcta integración ambiental. No se puede conseguir una carretera de bajo impacto si no se garantiza esta integración. Recordó el ponente, que el procedimiento de evaluación de impacto ambiental, de utilización generalizada a nivel mundial, e impuesto en la Unión Europea, establece una política preventiva, que siempre resulta más eficaz y menos costosa que la que pueda aplicarse después con carácter corrector. Esto exige adelantarse a los acontecimientos y prever los posibles efectos negativos que la ejecución del



La hidrosiembra y plantaciones de diferentes especies arbustivas son medidas eficaces de reposición y protección medioambiental.

proyecto y su posterior explotación pueden producir en el entorno. El programa de vigilancia y seguimiento ambiental permite comprobar que los impactos previstos fueron bien evaluados, que no aparecen nuevos impactos que no pudieron ser detectados en su momento y que las medidas correctoras establecidas cumplen los fines para los que fueron diseñadas y no son necesarias otras nuevas o complementarias.

Informó sobre la importancia que le dan la Dirección General de Carreteras y el Ministerio de Medio Ambiente a estos programas, cuya obligatoriedad se establece en las Declaraciones de Impacto Ambiental, y son tenidos en cuenta para la adjudicación de las obras, según establecen los Pliegos de Cláusulas Administrativas redactados para las mismas.

Finalmente, la última ponencia se centró en la Directiva 2001/42/CE, relativa a la **"evaluación ambiental de planes y programas"**, y fue presentada por **D. Mariano González Sáez**, Subdirector General de Impacto Ambiental y Prevención de Riesgos del MIMAM, sobre quien recae la responsabilidad de preparar la documentación para la transposición de la Directiva al derecho in-

terno español. Indicó que era posible que no pudiera cumplirse el plazo establecido para ello, que finaliza el próximo 21 de julio. Es conveniente advertir que ello no exime de la obligación de su cumplimiento para todos aquellos planes o programas que se elaboren para muy variadas actividades, que van desde planes agrícolas a planes turísticos, y desde planes de transporte a los relativos a la utilización del suelo, incluyendo también los que exige la Directiva de hábitats por afectar a algún espacio destinado a integrarse en la Red Natura 2000. El no someter un determinado plan a su evaluación ambiental, si es obligado hacerlo, puede ser motivo suficiente para que no se le conceda financiación comunitaria.

La jornada fue seguida, dado su contenido, con todo interés por los asistentes. Cuantos hemos intervenido en ella, nos esforzamos, por una parte, en alentar a los asistentes en las nuevas responsabilidades que vamos a tener que asumir y en las tareas que debemos emprender; y, por otra, en esbozar la forma de afrontarlas y en transmitir el estado del arte sobre las materias tratadas. Si lo hubiéramos conseguido, nos daríamos todos por satisfechos. ■