

Aunque quedan todavía aspectos por desarrollar, la ley es incluso más ambiciosa que la Directiva sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental, que aprobó Bruselas en 2002, y donde se insta a los países miembros a elaborar los denominados mapas de ruido, es decir, la cantidad de ruido ambiental al que está sometida la población.

Hasta la aprobación de la Ley del Ruido, en noviembre de 2003, en España se había legislado escasamente sobre un problema muy extendido: el ruido ambiental. Localmente, sólo existían ordenanzas municipales, donde se trataba el problema generado por el ruido vecinal, pero se excluía el ruido del tráfico. En 1999, las comunidades autónomas empezaron a poner orden, promulgando leyes más amplias que las locales, y que abarcaban el ruido provocado por los modos de transporte y el ruido ambiental. Los antecedentes más cercanos en este ámbito han sido un decreto de la Comunidad de Madrid (1999), una ley de la Generalitat de Cataluña (2002), un decreto de la Junta de Galicia (2002) y una ley de la Generalitat de Valencia (2002).

Posteriormente, se aprobó en Bruselas la Directiva 2002/49 sobre Evaluación y Gestión del Ruido Ambiental. Y en España, la Ley del Ruido, que, según aclara, **Pedro Pérez del Campo**, gerente de Medio Ambiente de Renfe, no es una transposición de esa directiva, si no que va más allá. La Ley del Ruido excluye el ruido vecinal, ya contemplado en las Ordenanzas Municipales, el ruido laboral y el provocado por las actividades militares.

El pilar sobre el que se basa tanto la Directiva como la ley española es la aprobación y elaboración de los mapas de ruido, a través de los cuales se mide el ruido ambiental que afecta a la población. Estos mapas se realizarán en los grandes ejes ferroviarios y viarios, en los grandes aeropuertos civiles y en las grandes aglomeraciones urbanas, con métodos de evaluación comunes a todos los países miembros. Los mapas se realizarán en dos fases. La primera, que deberá estar lista para el 30 de

AFECTARA EN 2007 A LOS GRANDES EJES FERROVIARIOS, C

La Ley del Ruido hará más

La Ley del Ruido, aprobada en España el 17 de noviembre de 2003, acabará con los graves problemas que afectan a la población que reside cerca de líneas de ferrocarril, aeropuertos, carreteras o grandes aglomeraciones urbanas. La aplicación de esta Ley, cuya primera fase está prevista para 2007, podría obligar a cambios en la superestructura de algunos tramos ferroviarios de alta densidad circulatoria o a hacer más silencioso determinado tipo de material rodante.

junio de 2007, incluye las líneas por las que circulan más de 60.000 trenes al año -fundamentalmente líneas de cercanías en las grandes ciudades-, y afectará a unos 1.000 kilómetros de red.

La segunda fase, que deberá estar concluida para el 30 de junio de 2012, afectará a las líneas ferroviarias por las que circulen más de 30.000 trenes al año, o sea, líneas principales en su mayoría, englo-



La aplicación de la ley podría obligar a cambios en la superestructura de tramos ferroviarios de alta densidad circulatoria.

bándose aquí alrededor de un tercio de la longitud total de la red.

"El trabajo no acabará aquí, porque estos mapas del ruido habrá

La Ley del Ruido aprobada el 17 de diciembre de 2003, pondrá orden en el campo hasta ahora caótico de las emisiones acústicas. Similar panorama existe en Europa, pues sólo Italia, Alemania y Suiza cuentan con leyes de ruido.

Sin embargo, a tan sólo dos años y medio para cumplir con la primera fase a la que obliga la Ley (junio de 2007), hay muchos aspectos importantes pendientes de desarrollo. El más importante, quizás, es el establecimiento de los límites acústicos, tarea que corresponderá realizar al gobierno y a las comunidades autónomas.

La elaboración y revisión de los mapas de ruido de las infraestructuras estatales corresponderá a la Administración General del Estado -aún está por decidir si corresponderá al Ministerio de Fomento o al recientemente creado Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF)-; si el ferrocarril es autonómico, dicha revisión recaerá en las comunidades autónomas;

mientras que en **Mucho camino** las aglomeraciones urbanas, la tarea corresponderá a los ayuntamientos.

El proceso de información pública al que deberán someterse los mapas de ruido, así como su aprobación será responsabilidad del Estado, si el ferrocarril es estatal, o de las comunidades autónomas, si éste es autonómico. En el caso de las aglomeraciones urbanas competirá a los ayuntamientos.

Al gobierno le corresponderá fijar los límites dentro de cada área acústica, límites que deberán respetar las comunidades autónomas, y que incluso podrán mejorar. La delimitación de las zonas de servidumbre acústica y la elaboración de los planes de acción corresponderá igualmente al Estado o a las comunidades autónomas, según los casos.

La ley fija algunas excepciones al ruido. Por ejemplo, en el transcurso de obras de ferrocarril, podrán suspenderse temporal-

ARRETERAS, AEROPUERTOS Y AGLOMERACIONES URBANAS

El silencio del ferrocarril



que actualizarlos cada cinco años. En 2017 habrá que volver a empezar a revisar las dos fases. Hay que tener en cuenta que pueden produ-

cirse aumentos o disminuciones de tráfico que van a influir en el ruido. También puede variar el tipo de material o las instalaciones de vía.

no por andar mente los límites aplicables.

Por otra parte, el Estado se reserva el control metrológico del ruido, facultad que ya poseía.

Según los expertos, aún es pronto para cuantificar los costes de aplicación de la Ley de Ruido. En España, según Pedro Pérez del Campo, gerente de Medio Ambiente de Renfe, hay pocos expertos en esta materia, por lo que será preciso contratar a técnicos extranjeros, al menos en la primera fase, para abordar los mapas necesarios.

Tanto las medidas activas como las pasivas, que se deberán tomar para cumplir la Ley, se antojan asimismo complicadas. Podría llegar el caso extremo de tener que considerar una reducción del número de circulaciones en algunas líneas, que deje de circular el material más ruidoso o, incluso, tener que modificar la regulación del tráfico, al igual que ha sucedido con el tráfico aéreo. Más común será que haya que susti-

tuir ciertos tramos de superestructura de vía.

En cuanto a las medidas pasivas, entendidas como el adecuado aislamiento de los edificios cercanos a las vías, puede resultar un proceso muy costoso y complicado. Tanto es así, que en Francia, dado lo costoso que resultaba llevar a cabo estas medidas pasivas, se ha llegado incluso a expropiar terrenos colindantes a las vías.

"Los planes de acción en España se van a diferenciar de los de otros países. En España, las viviendas se construyen en vertical, con lo cual las pantallas acústicas son ineficaces. El clima es otro factor importante, porque en el caso de instalar dobles ventanas, sería difícil mantenerlas cerradas en verano. A nuestro favor, juega, quizás, que el umbral del ruido es mayor en España, en parte, porque el español está más acostumbrado a socializar fuera de casa", afirma el gerente de Medio Ambiente de Renfe. □

Incluso la población puede variar en un momento dado, urbanizándose terrenos donde antes no existía nada", dice **Pedro Pérez del Campo**.

Técnicos. Estos mapas del ruido deberán ser elaborados por técnicos; someterse a información pública durante al menos un mes; y ser aprobados por la administración competente.

La consecuencia lógica de los mapas de ruido son los planes de acción, es decir, las medidas concretas para reducir las emisiones sonoras a la población. Estos planes, que habrá que remitir a Bruselas, deberán estar concluidos el 18 de julio de 2008 en el caso de la primera fase, y el 18 de julio del 2013, en el caso de la segunda fase.

A diferencia de la Directiva, la Ley del Ruido define unos conceptos técnicos muy importantes, como el área acústica, que tendrá que delimitar la administración competente, y mediante la cual se establecerán los límites de ruido aceptables, dependiendo de si se trata de áreas residenciales, educativas, sanitarias, etc. Los límites, sin embargo, no los establece aún la ley, de modo que deberán fijarse posteriormente.

La Ley define igualmente el concepto de emisor acústico. En el caso del ferrocarril, incluye tres áreas: material rodante, infraestructura ferroviaria y obras de construcción de edificios e ingeniería civil.

La definición de infraestructura ferroviaria queda recogida en la Ley del Sector Ferroviario, publicada el mismo día que la del ruido, e incluye no sólo las vías, sino las estaciones y terminales de carga.

Otro concepto que define la Ley es la zona de servidumbre acústica, aquella próxima a la vía afectada por el ruido de la infraestructura ferroviaria.

La Ley no fija cuándo deben estar definidas estas zonas, pero incluye una disposición transitoria, de manera que provisionalmente quedarán delimitadas por el límite de ruido establecido para el área acústica correspondiente.

La Ley establece formas de prevención y corrección de la contaminación acústica. En cuanto a los emisores del ruido, se fijan límites de



emisión, algo que no existía en España. En consecuencia, el material, tanto de alta velocidad, como convencional, deberá cumplir dichos límites. En esta línea avanza también la futura Directiva de Interoperabilidad que prepara Bruselas, y cuyo capítulo relativo a las especificaciones técnicas del material se concluirá en breve. Solucionar los problemas de ruido relativos al material competirá al operador de turno.

Para proteger a los receptores se establece un nuevo sistema de verificación acústica de las edificaciones. Además, no se concederán nuevas licencias de construcción de edificios para usos residenciales, hospitalarios, educativos o culturales en zonas donde se supere el límite establecido para cada área acústica. Si esas licencias se concedieran, los constructores habrían de invertir masivamente en el aislamiento del edificio, con lo cual se encarecerían las viviendas situadas cerca de infraestructuras de transporte.

Para las situaciones ya existentes, la Ley prevé una serie de medidas correctivas. Puede darse el hecho de que los distintos emisores del ruido estén cumpliendo las re-

Se realizarán mapas de ruido, a través de los cuales se mide el ruido ambiental, en los grandes ejes ferroviarios.



La ley se aplicará en dos fases, 2007 y 2012.

glas, y que, sin embargo, se superen los límites establecidos. Ello puede suceder, por ejemplo, en el Paseo de la Castellana de Madrid, en plena hora punta, porque el tráfico resulta excesivo. Para situaciones de este tipo, la Ley establece zonas de situación acústica especial. La solución en estos casos, donde las medidas de protección no tienen éxito, resi-

dirá en el aislamiento de las viviendas colindantes.

Una novedad muy importante es la responsabilidad del constructor, en virtud de la cual los vicios ocultos se amplían a la calidad acústica de los edificios. Para incluir la responsabilidad del vendedor por el vicio acústico, deberá modificarse el Código Civil. **Yolanda del Val** □