

Dictamen del Comité de las Regiones — «Directiva sobre el ruido ambiental: El camino a seguir»

(2012/C 113/08)

EL COMITÉ DE LAS REGIONES

- se congratula de los beneficios reales que ha aportado la Directiva, pero lamenta que no se haga referencia específica a los entes locales y regionales ni en la Directiva ni en el informe sobre su aplicación y destaca el papel esencial que desempeñan en la lucha contra el ruido excesivo;
- reconoce que la contaminación acústica es principalmente un problema local, pero que requiere, sobre todo, una solución a nivel europeo, y solicita la elaboración de una ambiciosa política europea en materia de ruido en forma de medidas que ataquen el problema en la fuente a nivel europeo;
- propone a la Comisión que, tras una minuciosa evaluación de sus repercusiones para los entes locales y regionales, establezca valores umbral y objetivo basándose en las recomendaciones de la OMS en materia de salud;
- reitera la necesidad de articular entre sí y complementar los diversos instrumentos normativos que regulan los materiales relacionados con las fuentes de ruido y de resolver las lagunas en la legislación (especialmente en lo que respecta a los vehículos y, en particular, a los automóviles y camiones, carreteras, ferrocarriles y aeropuertos), estableciendo un marco jurídico con un tronco común;
- subraya la importancia de facilitar apoyo financiero y orientación técnica a los entes regionales y locales en materia de aplicación de la política de la UE sobre contaminación acústica, y de adoptar medidas europeas y nacionales complementarias con este mismo fin;
- pide la integración de las preocupaciones en materia de ruido y contaminación acústica en todos los procesos e iniciativas políticas pertinentes, especialmente en el futuro Séptimo Programa de Acción de la UE en materia de Medio Ambiente, en un segundo Plan de Acción de la UE en materia de Medio Ambiente y Salud y en las iniciativas de transporte sostenible que se llevan a cabo en el marco de los programas de desarrollo regional de la UE y las políticas de ordenación del territorio;
- recomienda a la Comisión que amplíe el concepto de la gobernanza multinivel a otros ámbitos, tales como el ruido, utilizando como referencia el Pacto de los Alcaldes.

Ponente	José MACÁRIO CORREIA (PT/PPE), Alcalde de Faro
Texto de referencia	Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo relativo a la aplicación de la Directiva sobre el ruido ambiental de conformidad con el artículo 11 de la Directiva 2002/49/CE COM(2011) 321 final

I. RECOMENDACIONES POLÍTICAS

EL COMITÉ DE LAS REGIONES

A. Observaciones generales

1. afirma la importancia de luchar contra las perturbaciones sonoras y desarrollar la política europea en materia de ruido adoptada el 25 de junio de 2002 mediante la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo conocida como «Directiva sobre el Ruido Ambiental»;

2. se congratula de los beneficios reales que ha aportado la Directiva en lo que respecta a la elaboración de mapas de ruido, establecimiento de indicadores comunes, diagnóstico de la exposición de la población de la UE al ruido y definición de las entidades competentes para elaborar planes de acción;

3. valora positivamente el Informe de la Comisión sobre la aplicación de la Directiva por considerarlo un buen punto de partida para una necesaria revisión de la Directiva sobre el Ruido Ambiental;

4. lamenta que algunos Estados miembros no hayan respetado el plazo de presentación de los mapas de ruido, así como la incoación, en el caso de Malta, de un proceso por infracción;

5. lamenta que no se haga referencia específica a los entes locales y regionales ni en la Directiva ni en el informe sobre su aplicación, y destaca el papel esencial que desempeñan en la lucha contra el ruido excesivo; por ello expresa su deseo de participar plenamente en el desarrollo de las futuras políticas;

6. reconoce que la contaminación acústica es principalmente un problema local, pero que requiere, sobre todo, una solución a nivel europeo. En este contexto, solicita la elaboración de una ambiciosa política europea en materia de ruido en forma de medidas que ataquen el problema en la fuente a nivel europeo;

7. reitera la necesidad de establecer objetivos vinculantes para la reducción del ruido percibido por las personas en zonas construidas, en parques públicos u otros lugares tranquilos situados en aglomeraciones, en las zonas tranquilas situadas en el campo, en la proximidad de las escuelas y de los hospitales, así como en otros edificios y zonas sensibles al ruido;

8. señala que la Comisión, en su listado de impactos del ruido en la salud, omite mencionar explícitamente uno de los impactos más comunes de la exposición al ruido, como es el de los acúfenos y la hiperacustia (sensibilidad extrema al ruido) causados a menudo por una pérdida de la capacidad auditiva debida a la exposición a elevados niveles de ruido. Al menos un 10 % de la población sufre acúfenos o hiperacustia, fenómeno

que está aumentando entre los jóvenes debido a los elevados niveles de ruido. Por ello, reviste la máxima importancia informar a los ciudadanos de los problemas de salud relacionados con la exposición al ruido;

9. señala que, en el listado de iniciativas precedentes y futuras de la UE en este ámbito, no se mencionan las intervenciones destinadas a reducir los niveles elevados de ruido en algunos lugares públicos como discotecas;

10. subraya la necesidad de tener en cuenta los últimos datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS) en lo que se refiere a los valores y gamas de ruido aplicados en los mapas de ruido, según los cuales la gama de valores para la notificación del indicador L_{night} debe reducirse a 40 dB, debiendo tenerse en cuenta la contabilización de los costes sociales del ruido del tráfico vial, ferroviario y aéreo; insta a que también se incluyan los últimos datos de la OMS en las curvas de dosis de exposición al ruido-coste utilizadas para calcular los costes sociales del ruido generado por el transporte;

11. pide la integración de las preocupaciones en materia de ruido y contaminación acústica en todos los procesos e iniciativas políticas pertinentes, especialmente en el futuro Séptimo Programa de Acción de la UE en materia de Medio Ambiente, en un segundo Plan de Acción de la UE en materia de Medio Ambiente y Salud y en las iniciativas de transporte sostenible que se llevan a cabo en el marco de los programas de desarrollo regional de la UE y las políticas de ordenación del territorio;

B. Combatir el ruido en la fuente

12. reitera la necesidad de articular entre sí y complementar los diversos instrumentos normativos que regulan los materiales relacionados con las fuentes de ruido y de resolver las lagunas en la legislación (especialmente en lo que respecta a los vehículos y, en particular, a los automóviles y camiones, carreteras, ferrocarriles y aeropuertos), estableciendo un marco jurídico con un tronco común;

13. reconoce la importancia de solventar algunas deficiencias de la actual Directiva y considera necesario y conveniente el desarrollo de metodologías comparativas para medir el ruido, el uso de redes para la medición y observación acústica, incluyendo criterios de estandarización; los valores umbral u objetivo, los métodos de presentación de informes y de evaluación y el control de su cumplimiento;

14. insiste en la necesidad de combatir el ruido en la fuente y subraya las ventajas económicas que reportará su prevención si se recurre a los avances técnicos de la tecnología y se cumplen los límites de emisión fijados para el control de la contaminación acústica a fin de minimizar sus efectos;

15. destaca las ventajas que se derivan de reducir el ruido del tráfico en la fuente como forma de reducir los gastos en que incurren los ayuntamientos y los responsables de la red viaria, concretamente, instalando barreras acústicas y aislamientos de protección contra el ruido;

16. hace hincapié en la importancia de integrar la limitación del ruido en las políticas de ordenación del territorio y urbanismo, en particular para limitar en origen los ruidos del tráfico por carretera y de vecindad;

17. insiste en la importancia de incluir la reducción del ruido entre los objetivos de un sistema de transporte competitivo y económico en materia de recursos descrito por la Comisión en el Libro Blanco «*Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*» y sugiere que se apliquen y evalúen, en una perspectiva de reducción del ruido ambiental, algunas medidas que se inscriben en el marco de la sostenibilidad, la eficiencia energética y la calidad del aire. Propone asimismo que, para la aplicación del Libro Blanco, se elabore un plan de acción dotado de un calendario, medidas y plazos de evaluación;

18. considera que una ambiciosa política europea sobre las emisiones acústicas debería incluir, al menos, las medidas siguientes:

- en lo relativo a los nuevos vehículos: normas sobre emisiones para todos los tipos de vehículos y máquinas (utilizables en superficie y bajo tierra, sobre y bajo el agua, en el aire, etc.),
- en lo relativo a los vehículos existentes: medidas para la sustitución de los viejos vehículos y máquinas por modelos menos ruidosos, y equipar a los vehículos ferroviarios con tecnologías para combatir el ruido,
- reforma de los métodos de prueba: el Comité aconseja que se desarrollen métodos de prueba para vehículos y máquinas que evalúen el nivel de emisiones en una situación real (condiciones sobre el terreno),
- desarrollo y mejora de los neumáticos silenciosos;

19. pide que el sector de los transportes incorpore objetivos de reducción del ruido, eventualmente mediante instrumentos económicos como las tasas de acceso o de uso de la red (vial, ferroviaria, marítima o aérea), para que quienes contaminan paguen los costes del ruido que generan;

20. recomienda seguir una estrategia concertada y fijarse objetivos más ambiciosos en la reducción del ruido en la revisión de la Directiva 70/157/CEE relativa al ruido de los vehículos a motor, en la Directiva 2001/43/CE relativa al ruido de los neumáticos y en las propuestas referentes al ruido de los vehículos de la clase L, regulados por la Directiva 97/24/CE, y pide que se adopten medidas para garantizar a las personas que viven cerca de los aeropuertos una noche tranquila durante, al menos, siete horas;

21. valora positivamente la evolución reciente respecto al nuevo sistema de marcado de los neumáticos, que permitirá a consumidores, gestores de flotas y autoridades públicas elegir los neumáticos que ofrecen los mejores resultados en términos

de ruido; sugiere, en este contexto, que el etiquetado también permita a los consumidores comparar los resultados de un neumático determinado en términos de ruido con sus características de consumo de carburante; propone, además, que el etiquetado esté en línea con unas normas europeas claras para los vehículos que, unidas al uso de unas tecnologías adecuadas para el revestimiento de calzadas, permitan reducir a la mitad (10 dB) el nivel de ruido en la red viaria; recuerda, sin embargo, la especificidad de los Estados miembros nórdicos –para garantizar la seguridad del tráfico en situaciones de emergencia– en cuanto a la posibilidad de utilizar determinados neumáticos como, por ejemplo, neumáticos con o sin clavos en condiciones atmosféricas invernales u otras circunstancias extremas;

22. señala que en el desarrollo de los materiales de revestimiento silenciosos se deberán tener presentes tanto las condiciones climáticas y meteorológicas locales como la mejora de la resistencia a la abrasión del revestimiento destinado a prevenir el resbalamiento (esparcimiento de sal, neumáticos de clavos);

23. destaca que la Directiva 2000/14/CE relativa a las emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre constituye una medida de gran importancia;

24. reconoce la necesidad de sustituir o adaptar el material rodante existente cuanto antes y, a más tardar, para 2020, y de conceder incentivos a la utilización de material más silencioso; deberían aplicarse instrumentos de mercado –como tasas de acceso al ferrocarril– para hacer que quienes contaminan paguen los costes del ruido que generan. A medio plazo, y en caso de que los instrumentos de mercado resultaran insuficientes, deberían contemplarse medidas adicionales, como la prohibición de utilizar material rodante que no esté equipado con las tecnologías más eficientes en materia de ruido. En este contexto, el Comité desea recordar en especial la revisión de la política de la UE en materia de ruido de la red ferroviaria, así como los proyectos piloto que se están llevando actualmente a cabo en Alemania y los Países Bajos sobre el ruido ocasionado por este medio de transporte;

25. señala la urgencia de introducir mejoras en las zonas urbanas, mediante incentivos a la utilización de medios de transporte más silenciosos, tales como los automóviles híbridos y eléctricos y un transporte público más silencioso y sostenible;

26. recomienda la adopción de medidas urbanísticas, como tranvías y otros medios de transporte público, incluidos los sistemas subterráneos, promover el uso de pistas para desplazarse a pie o en bicicleta, limitar el tráfico de automóviles y la velocidad de los vehículos, integrar las cuestiones medioambientales en los contratos públicos y conceder a los entes locales y regionales los incentivos apropiados y la información adecuada sobre los mecanismos de financiación de la UE;

C. Desafíos de la futura Directiva sobre el Ruido Ambiental

27. insta a que se revise el anexo V de la directiva, que establece de manera esquemática los requisitos mínimos aplicables a los planes de acción en materia de ruido, y el anexo VI, que define la información que debe enviarse a la Comisión a este fin, con vistas a un cumplimiento más generalizado y efectivo de la Directiva que permita, además, llevar a cabo comparaciones entre los Estados miembros;

28. sugiere que se normalicen a nivel de la UE los instrumentos y metodologías que facilitan la elaboración y ejecución de los planes de acción en materia de ruido, así como la implicación de una amplia gama de partes interesadas, desde centros de investigación y universidades a entes locales y regionales, coordinados por una misma agencia de la UE;

29. señala a este respecto que, en algunos casos, quienes se ocupan de establecer los planes de acción contra el ruido no son responsables al mismo tiempo de su aplicación, y pide, por tanto, que se refuerce la atención a esta problemática;

30. recomienda a la Comisión que amplíe el concepto de la gobernanza multinivel a otros ámbitos, tales como el ruido, utilizando como referencia el Pacto de los Alcaldes;

31. insta a que se concluya rápidamente el proyecto CNO-SOS-EU (Métodos Comunes de Evaluación del Ruido en Europa), con vistas a implantar un método de evaluación armonizado para todos los mapas de ruido en los ámbitos vial, ferroviario, industrial y aeronáutico;

32. propone a la Comisión que, tras una minuciosa evaluación de sus repercusiones para los entes locales y regionales, establezca valores umbral y objetivo basándose en las recomendaciones de la OMS en materia de salud, obligando a los Estados miembros a actuar en cuanto se alcance un determinado nivel de ruido;

33. desea emitir ciertas reservas en relación con las normas europeas sobre inmisiones en materia de contaminación acústica si se tratan de manera separada con respecto a una política global de emisiones sonoras. Corresponde a los entes locales y regionales aplicar estas normas, pero, a menudo, las medidas existentes a escala municipal y regional en este ámbito no son suficientes para este fin. Por ello, una eventual introducción de este tipo de normas sobre inmisiones debería enmarcarse en una política europea global de emisiones sonoras que vincule claramente las emisiones y la política en materia de inmisiones. El Comité propone las acciones siguientes:

- la elaboración de una estrategia temática en materia de ruido que introduzca una política europea en este ámbito (con un calendario, medidas y plazos de evaluación);
- el nivel de ambición de la Directiva sobre el ruido ambiental debe corresponder al de las medidas de la UE para reducir el ruido en la fuente;
- el desarrollo de una política de la UE en materia de emisiones, que deberá tener lugar antes de la revisión de la Directiva. Deberán pasar algunos años antes de que las medidas de reducción en la fuente produzcan efecto;
- la revisión de la Directiva sobre el ruido ambiental;

34. señala la importancia de restituir ya los valores orientativos que figuraban en el Libro Verde sobre la futura política de lucha contra el ruido y que ya no constan en la actual Directiva y que nuevos estudios de la OMS han confirmado como objetivos de protección, así como de tener en cuenta que el ruido de

distintas fuentes tiene efectos acumulativos; señala asimismo que los valores establecidos por la OMS como objetivo a largo plazo deberían servir de base para la planificación de nuevos proyectos;

35. recomienda que se busquen mayores sinergias entre las políticas de ruido y de calidad del aire (tanto la Directiva europea sobre calidad del aire como la Directiva sobre el ruido ambiental imponen obligaciones en lo que a planes de acción se refiere), dado que ello favorecería una acción política conjunta más eficaz;

36. sugiere que, tras una minuciosa evaluación de sus repercusiones para los entes locales y regionales, se fijen metas hasta el año 2023 para reducir la exposición al ruido, tal como se ha hecho para la contaminación atmosférica y el clima, estableciendo el objetivo de reducir como mínimo en un 15 % el número de personas expuestas a niveles de 55 dB por la noche;

37. considera que, en la elaboración de futuros mapas de ruido, cabría considerar una reducción para un L_{den} de 40 dB y de un L_{night} de 35 dB;

38. insta a que se clarifiquen algunos conceptos utilizados de la Directiva, concretamente, «aglomeraciones» o «zonas tranquilas»;

D. Papel de los entes regionales y locales

39. subraya la importancia de facilitar apoyo financiero y orientación técnica a los entes regionales y locales en materia de aplicación de la política de la UE sobre contaminación acústica, y de adoptar medidas europeas y nacionales complementarias con este mismo fin;

40. reitera la importancia que tendría para los entes regionales y locales la creación una red para intercambiar informaciones y experiencias y adoptar las mejores prácticas, con información actualizada y disponible en todas las lenguas;

41. recomienda que se incremente y mejore la información que se facilita a las regiones y municipios, así como herramientas de apoyo y orientación sobre la visualización, en mapas combinados, del ruido acumulativo procedente de diferentes fuentes. Con arreglo al principio de subsidiariedad, ha de corresponder a cada ente local actuar como considere más oportuno a la hora de emprender campañas informativas;

42. propone que se lancen a nivel regional y local campañas de sensibilización y de información sobre el ruido, así como consultas y audiciones públicas que permitan un conocimiento más profundo de los hechos y den a conocer el asunto a la población;

43. sugiere que se establezcan más partenariados entre los entes locales y regionales, las ONG y asociaciones de ciudadanos locales, especialmente mediante la concesión de premios y distinciones que contribuyan a dar a conocer las soluciones creativas o económicas que se hayan aplicado en la UE;

E. Recomendaciones finales

44. insiste en que imponer niveles máximos de ruido no solo es necesario para asegurar un elevado nivel de protección, sino también para evitar falseamientos de la competencia en el mercado único a causa de las normas de protección contra el ruido. No obstante, es esencial, respetar el principio de subsidiariedad en lo que respecta a los valores umbral y/u objetivo y verificar el cumplimiento de la Directiva, así como considerar la posibilidad de introducir medidas adicionales en caso de que se su-

peren los niveles de ruido, teniendo en cuenta el impacto de dichas medidas en los entes locales y regionales, así como la diversidad de climas y de otros condicionantes en Europa;

45. subraya la importancia de la proporcionalidad en lo que respecta a la creación de costes adicionales y cargas administrativas para empresas y administraciones públicas, que debe compararse con los beneficios medioambientales resultantes.

Bruselas, 16 de febrero de 2012.

*La Presidenta
del Comité de las Regiones*
Mercedes BRESSO
