

Gestión proactiva del ruido de las carreteras

Jesús Rubio Alférez

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos del Estado

El problema del ruido no es un problema menor. Tampoco es un problema que afecte únicamente a redes maduras, o a economías desarrolladas que ya han realizado la mayoría de las carreteras necesarias, disponen de recursos para su conservación y acometen la solución del ruido como algo posterior.

Ya en 1996 la Comisión Europea estimaba que cerca de 80 millones de europeos estaban sometidos a ruidos que los científicos y expertos en salud consideran inaceptables. La situación no ha mejorado desde entonces: las mejoras tecnológicas en los vehículos no han sido suficientes para compensar los aumentos del tráfico, según la Conferencia Europea de Directores de Carreteras (CEDR, abril 2010). Siguiendo con las conclusiones de la citada CEDR, los costes anuales estimados por el ruido generado en las carreteras se encuentran entre el 0,2 y el 2% del Producto Interior Bruto, lo que supone pérdidas de más de doce mil millones de euros anuales en Europa.

Los niveles de ruido admisibles se cuantifican en las legislaciones nacionales en Objetivos de Calidad Acústica (OCAs), en función de los periodos del día (día, tarde, noche), y de los usos del suelo. En general el más condicionante es el ruido nocturno, pero no siempre. Por ejemplo, en el caso de centros escolares el más limitativo es el del resto del día.

En el caso de las carreteras españolas, en 2008 se estimó que 425 000 personas soportaban ruidos por encima de los establecidos como objetivos de calidad en los 4779 km. de la Red Estatal de mayor tráfico. Teniendo en cuenta la longitud total de la red, esta cifra permite asegurar que más de un millón de personas sufren molestias de forma cotidiana por este motivo.

La superación de estos objetivos provoca, cada vez más, quejas y denuncias por parte de los afectados, y las sentencias que condenan a las Administraciones que por omisión han permitido que el problema perdure sin resolverse, son cada vez más habituales.

Hace más de una década que disponemos de un marco legal, transpuesto del europeo, que permite plantear cómo debe acometerse el tratamiento del ruido ambiental en el caso de los grandes ejes viarios en los que el tráfico anual supera los 3 millones de vehículos. En ellos debe realizarse cada cinco años una descripción formalizada como Mapas Estratégicos de Ruido. Esta descripción no consiste únicamente en una cartografía específica, sino que exige cuantificar la población expuesta en cada fachada, indicando el nivel de ruido y diferenciando los usos de los edificios con población más sensible, como son colegios y hospitales.

La descripción de la situación realizada por primera vez en 2007 debe dar lugar, también cada cinco años, a un Plan de Actuación que sea el marco de las actuaciones a realizar en ese plazo.

Estas actuaciones suelen contemplarse en este orden: pantallas acústicas, pavimentos fonoabsorbentes y otras, pero deberíamos pensarlas al contrario, poniendo en primer lugar las de menor coste y mayor eficiencia global.

Comenzando por una buena planificación urbanística se pueden conseguir, sin sobrecostes, soluciones muy adecuadas. Se puede utilizar, por ejemplo, el movimiento de tierras de la ampliación de la carretera para generar un caballón que proteja el desarrollo urbano futuro, efecto que puede mejorarse disminuyendo la cota de la urbanización.

Otro ejemplo, en este caso holandés, es la autorización de un edificio comercial muy próximo a la carretera con la fachada diseñada como pantalla acústica, generando así una protección a los edificios residenciales autorizados detrás.

La investigación de pavimentos fonoabsorbentes es algo de gran actualidad. Es innegable la importancia comercial que tendrá cualquier pavimento capaz de reducir significativamente el ruido en su origen, sobre todo cuando hay situaciones como el caso de travesías de población o accesos a grandes ciudades en las cuales es difícil cualquier otra actuación.

Algo que es determinante, por encima de que se ejecuten más o menos actuaciones paliativas, es la actitud que exista en la base de las instituciones responsables de este problema ambiental. Hay instituciones proactivas y reactivas. En estas últimas se esperan los resultados de investigaciones ajenas, y la preocupación básica es cumplir estrictamente la ley y que las quejas no se conviertan en sentencias judiciales adversas.

Una actitud proactiva que permita asegurar que los usos en las márgenes de las carreteras sean adecuados, que minimice los problemas en las etapas de planificación y proyecto previas a la construcción o mejora de carreteras existentes, que acometa mejoras en los lugares donde las actuaciones sean más necesarias y eficientes, y que dedique el esfuerzo necesario a explicar todo ello a los afectados, redundará sin duda en una mejora de la calidad de vida de muchos ciudadanos y en la imagen institucional de las Administraciones que opten por esta vía.