

Nº 17
Primer trimestre 2019

Gabilex

REVISTA DEL GABINETE
JURÍDICO DE
CASTILLA-LA MANCHA



© Junta de Comunidades de Castilla La Mancha

Gabilex
Nº 17
Marzo 2019
<http://gabilex.castillalamancha.es>

**REVISTA DEL GABINETE JURÍDICO
DE CASTILLA-LA MANCHA**

Número 17. Marzo 2019

**Revista incluida en Latindex, Dialnet, MIAR, Tirant lo
Blanch**

Solicitada inclusión en SHERPA/ROMEO y DULCINEA

Disponible en SMARTECA, VLEX y LEFEBVRE-EL DERECHO

Editado por Vicepresidencia Primera

D.L. TO 862-2014

ISSN 2386-8104

revistagabinetejuridico@jccm.es

Revista Gabilex no se identifica necesariamente con las opiniones vertidas por sus colaboradores en los artículos firmados que se reproducen ni con los eventuales errores u omisiones.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

DIRECCIÓN

D^a Araceli Muñoz de Pedro

Directora de los Servicios Jurídicos de la Administración de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

CONSEJO DE REDACCIÓN

D^a Belén López Donaire

Letrada Coordinadora del Gabinete Jurídico de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

D. Roberto Mayor Gómez

Letrado-Director de los Servicios Jurídicos de las Cortes de Castilla-La Mancha.

D. Jaime Pintos Santiago

Doctor en Derecho y Abogado-Consultor especialista en contratación pública.

Funcionario del Cuerpo Superior Jurídico de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha en excedencia.

COMITÉ CIENTÍFICO

D. Salvador Jiménez Ibáñez

Ex Letrado Jefe del Gabinete Jurídico de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Ex Consejero del Consejo Consultivo de Castilla-La Mancha.

D. José Antonio Moreno Molina

Catedrático de Derecho Administrativo de la Universidad de Castilla-La Mancha.

D. Isaac Martín Delgado

Profesor Dr. Derecho Administrativo de la Universidad de Castilla-La Mancha. Director del Centro de Estudios Europeos "*Luis Ortega Alvarez*".

CONSEJO EVALUADOR EXTERNO

D. José Ramón Chaves García

Magistrado de lo contencioso-administrativo en Tribunal Superior de Justicia de Asturias.

D^a. Concepción Campos Acuña

Directivo Público Profesional. Secretaria de Gobierno Local del Excmo. Ayuntamiento de Vigo.

D. Jordi Gimeno Bevia

Profesor Dr. Derecho Procesal la Universidad de Castilla-La Mancha. Director Académico de Internacionalización UCLM.

D. Jorge Fondevila Antolín

Jefe Asesoría Jurídica. Consejería de Presidencia y Justicia. Gobierno de Cantabria. Cuerpo de Letrados.

D. David Larios Risco

Letrado de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha.

SUMARIO

EDITORIAL	
El Consejo de Redacción	9

ARTÍCULOS DOCTRINALES

SECCIÓN NACIONAL

LA ASOCIACIÓN PARA LA INNOVACIÓN DESDE LA ÓPTICA DE LA BUENA ADMINISTRACIÓN (I): BUENA ADMINISTRACIÓN Y COMPRA PÚBLICA DE INNOVACIÓN D. José Ignacio Herce Maza	15
--	----

LEGISLACIÓN VIGENTE SOBRE LOS MECANISMOS DE INTERVENCIÓN SOBRE LOS EMISORES ACÚSTICOS D ^a . María Zaballos Zurilla	72
---	----

LA EVOLUCIÓN DE LOS CRITERIOS DE ADJUDICACIÓN DE LOS CONTRATOS D. José Losa Capó.....	102
---	-----

SECCIÓN INTERNACIONAL COORDINADA POR JAIME PINTOS SANTIAGO

EL CONCEPTO DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA EN LA UNIÓN EUROPEA Y EN EL SISTEMA DE INTEGRACION CENTROAMERICANA D. Karlos Navarro	141
---	-----

COMENTARIO DE SENTENCIAS

SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL 55/2018, DE 24 DE MAYO, SOBRE LA LEY 39/2015, DE 1 DE	
--	--

OCTUBRE, DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO
COMÚN (BOE NÚMERO 151, DE 22-06-2018).

D. Alejandro Álvarez Sánchez-Escalonilla 186

RECENSIONES- NOTICIAS DE ACTUALIDAD

CONCLUSIONES DEL VIII CONGRESO INTERNACIONAL
DE CONTRATACIÓN CUENCA 2019

D. Javier Miranzo Díaz.....213

BASES DE PUBLICACIÓN221

EDITORIAL

Los pasados días 11 y 12 de abril, se celebraron en la Escuela de Administración Regional las jornadas de Gabilex bajo el título: "Balance de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. Veinte años después".

El contenido de la jornada fue de un altísimo nivel intelectual y de un gran conocimiento de la cuestión por parte de los ponentes, reuniendo además unas características singulares. Las mismas se basaron en la conjunción de ponentes del mundo judicial, con D. Wenceslao Francisco Olea Godoy, Magistrado del Tribunal Supremo y Vocal del CGPJ, D. Santiago Soldevila Frago, Magistrado Sala Contencioso de la Audiencia Nacional, D. Pablo Álvarez López, Magistrado del Juzgado de lo contencioso nº 1 de Madrid, D. Pedro Escribano Testaut, Magistrado del Gabinete Técnico del Tribunal Supremo, D^a Eulalia Martínez Lopez, Presidenta de la Sección Primera de la sala de lo contencioso administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha; del ámbito académico con D^a M^a Consuelo Alonso García, Catedrática de Derecho Administrativo de la Universidad de Castilla-La Mancha y D. Isaac Martín Delgado, Profesor titular de Derecho Administrativo de la Universidad de Castilla-La Mancha. Director

del Centro de Estudios Europeos; y de la abogacía, con D. Angel Cervantes Martín, Decano del Ilustre Colegio de Abogados de Toledo.

Se aunaron, así, perspectivas diversas y complementarias, con reflexiones desde el Derecho de la Unión Europea, el Derecho procesal, o el Derecho administrativo.

Con esos antecedentes, la jornada vino marcada por una preocupación compartida como es el derecho a la buena administración de justicia. En relación con esto último, D^a Eulalia manifestó que se trata, como es bien sabido, de una aspiración antigua. El 28 de septiembre de 1789, pocos años después de la independencia norteamericana y el mismo año de la revolución francesa, George Washington escribía en una carta al Attorney General de los EEUU sobre la relevancia de una buena administración de justicia, frase que ha acabado escrita en granito en la fachada del Tribunal Supremo del Estado de Nueva York.

D. Wenceslao apuntó cuestiones de calado como es la impugnación de planes de urbanismo por cuestiones procedimentales (y las cuestiones vinculadas de su naturaleza jurídica y de la teoría de las nulidades) o por ejemplo, el control judicial del indulto.

Uno de los debates más apasionados tuvo lugar con la ejecución de sentencias y la mediación en el ámbito de la jurisdicción contenciosa. Varios ponentes dieron su opinión sobre esta técnica de

solución de conflictos, mostrando las luces y sombras que la misma puede llevar aparejada.

De igual modo se debatieron los problemas detectados en la aplicación de la ley y los posibles modos de solucionar en el futuro éstos (así, por ejemplo, el modo de realización en la práctica de las pruebas periciales, las dificultades concretas en el funcionamiento del procedimiento abreviado o las costas, por ejemplo).

El broche de la jornada corrió a cargo del Decano del Colegio de Abogados, que trató la legitimación procesal del denunciante en los procedimientos administrativos sancionadores para impugnar en vía jurisdiccional contenciosa las resoluciones administrativas a la luz de la reciente STS 68/2019, de 28 de enero.

Desde el Consejo de Redacción queremos agradecer a todos los asistentes, especialmente a aquellos compañeros que vinieron desde distintos lugares de la geografía española para acompañarnos en estas jornadas de reflexión y debate.

EL CONSEJO DE REDACCIÓN

EL CONSEJO DE REDACCIÓN

“LEGISLACIÓN VIGENTE SOBRE LOS MECANISMOS DE INTERVENCIÓN SOBRE LOS EMISORES ACÚSTICOS”

María Zaballos Zurilla

Contratada predoctoral FPU- Universidad de Castilla-La Mancha

Resumen: La contaminación acústica es una de las más perjudiciales para el ser humano en la actualidad. En el presente artículo se muestra la relevancia de la intervención sobre los emisores acústicos como mecanismo esencial para tratar de reducir la contaminación proveniente del ruido. Se expone la legislación vigente en la materia tanto a nivel europeo como nacional.

Palabras clave: Contaminación acústica, ruido, emisores acústicos, intervención administrativa, legislación.

Abstract: Noise pollution is one of the most harmful for the human being at present. This article shows the relevance of the intervention on acoustic emitters as an essential mechanism to try to reduce noise pollution. The current legislation on the subject is exposed both at European and national level.

Keywords: Noise pollution, noise, acoustic emitters, administrative intervention, legislation.

Sumario: I. INTRODUCCIÓN. II. INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE LOS EMISORES ACÚSTICOS: LEGISLACIÓN VIGENTE. 1. MECANISMOS DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE EL RUIDO PROCEDENTE DEL TRÁFICO AUTOMOVILÍSTICO. 2. MECANISMOS DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE EL RUIDO PROCEDENTE DEL TRÁFICO FERROVIARIO. 3. MECANISMOS DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE EL RUIDO PROCEDENTE DEL TRÁFICO AÉREO. 4. MECANISMOS DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE EL RUIDO PROCEDENTE DEL TRÁFICO MARÍTIMO. 5. MECANISMOS DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE EL RUIDO PRODUCIDO POR APARATOS ELECTRODOMÉSTICOS MECANISMOS DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE EL RUIDO PROCEDENTE DE MAQUINARIA DE USO AL AIRE LIBRE. III. CONCLUSIÓN IV. BIBLIOGRAFÍA.

I. INTRODUCCIÓN

La contaminación acústica es hoy en día un de las formas de contaminación que más perjudica de forma directa la salud las personas¹. Por ejemplo, una encuesta de 2010

¹ En este sentido la OMS considera que El ruido es uno de los riesgos ambientales más importantes para la salud y continúa siendo un problema creciente. La preocupación se muestra por entre los responsables políticos y el público. Basado en el

de los entonces 27 países de la UE, solicitada por la CE, mostró que el 80% de los encuestados creían que el ruido afecta a su salud, ya sea en parte o en gran medida².

Esto es consecuencia de la gran transformación sufrida en nuestra sociedad. Las ciudades se han convertido en lugares plagados de las más diversas fuentes productoras de sonidos, desde medios de transporte, pasando por industrias y grandes construcciones hasta los generados por locales de ocio³.

En España, a fin de cumplir el mandato europeo impuesto en la directiva 2002/49 CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, la Ley 37/2003, de 17 de noviembre del Ruido fue la encargada de llenar

umbral de evaluación especificado en la Directiva de ruido ambiental de la Unión Europea (UE), al menos 100 millones de personas en la UE se ven afectados por el ruido del tráfico rodado, y solo en Europa occidental al menos 1,6 millones de años de vida saludable se pierden como consecuencia del ruido del tráfico. Vid. Vid en este sentido DE ESTEBAN ALONSO, A. "Contaminación Acústica y salud", *Observatorio medioambiental*, núm 6, 2003, págs. 73-95

² Environmental noise guidelines for the European region de la Organización Mundial de la Salud, 2018, pág. 4. Disponible en: http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/38392/1/noise-guidelinLEes-eng.pdf [Última vez accedido 13-02-2019]

³ Libro Verde de la Comisión, de 4 de noviembre de 1992, sobre la política futura de la lucha contra el ruido en la p. 3 ponía ya de manifiesto como todos los Estados miembros disponen de clasificaciones familiares de las fuentes de ruido ambiental relacionadas con las diversas actividades humanas: tráfico por carretera, ferroviario, aéreo, industria, ingeniería civil, actividades de construcción, actividades recreativas, equipo de exterior, etc.

el vacío legal existente para tratar de propiciar la salvaguardia de los derechos frente a tan variadas inmisiones sonoras⁴.

En esta modesta contribución pretendo recopilar la legislación vigente sobre los mecanismos de intervención sobre los emisores acústicos ya que es una de las formas más efectivas en el control y gestión de la contaminación acústica, precisamente, por tener en consideración las características propias de cada emisor acústico. Como señala AGUIRRE I FONT, resulta lógico que, a pesar de que la Directiva no contemplara directamente esta previsión, la Ley 37/2003 disponga justamente en su art. 18 que las previsiones de la Ley se aplicarán a los emisores acústicos⁵. Cito artículo se encuentra en el Título III "Prevención y corrección de la contaminación acústica", en la sección 1º dedicada exclusivamente a la prevención donde se contemplan otras medidas de gran calado como la planificación territorial (art. 17), el autocontrol de las emisiones acústicas (art.19), las edificaciones (art. 20) y las reservas de sonido de origen natural (art. 21).

⁴ Vid. ALENZA GARCIA, J.F. en "La nueva estrategia contra la contaminación acústica y el ruido ambiental", *Revista jurídica de Navarra*, núm 36, 2013; ALONSO GARCIA, Mª.C. "La Contaminación Acústica" en *Tratado de Derecho ambiental* (Coord, por DE VICENTE MARTINEZ, R). Tirant lo Blanch, 2013; LOZANO CUTANDA, B. *Comentario a la Ley del Ruido*, Thomson civitas, 2004. HERRERA DEL REY, JJ. *La defensa jurídica contra la contaminación acústica*. La Ley, Madrid, 2008.

⁵ AGUIRRE I FONT, J.M. "Ruido: estado de la cuestión y retos pendientes en el derecho administrativo", en *Observatorio de Políticas Ambientales 2016*, coordinado por Fernandez López, L, CIEMAT, 2016, pág. 786.

Antes de centrarme en la exposición de la legislación, la primera pregunta que considero oportuno resolver es ¿Qué es un emisor acústico? La LR los define como *“cualquier actividad, infraestructura, equipo, maquinaria o comportamiento que genere contaminación acústica”*⁶. Es una definición muy basta que permite incluir en la misma prácticamente cualquier objeto o elemento susceptible de producir ruidos y vibraciones.

La propia Ley 37/2003 incluye en su art. 12.2 una enumeración de los emisores acústicos sobre los que deben establecerse valores límite de emisión, si bien en el apartado 3, reconoce la posibilidad de que se establezcan valores límite sobre otras actividades, comportamiento y productos no contemplados en el apartado anterior. Por tanto, la enumeración efectuada en el citado artículo tiene carácter *numerus apertus* y permite que otros focos sonoros puedan ser considerados como emisores acústicos.

En el artículo 18.1 de la Ley 37/2003 se establecen una serie de actuaciones que han de ser llevadas a cabo por la administración competente en materia de prevención de la contaminación acústica sobre las fuentes emisores de ruido de conformidad con lo establecido en la ley y sus normas de desarrollo. Señala unas actuaciones concretas en materia de:

- a) Actuaciones relativas al otorgamiento de autorización ambiental integrada⁷.

⁶ art. 3 e) de la Ley 23/2003

⁷ La autorización ambiental integrada encuentra su definición en el art. 3 del Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Prevención y control integrados de la contaminación y

b) En las actuaciones relativas a la evaluación del impacto ambiental⁸ u otras figuras de evaluación previstas en la normativa autonómica⁹.

consiste en: *“la resolución escrita del órgano competente de la comunidad autónoma en la que se ubique la instalación, por la que se permite, a los efectos de la protección del medio ambiente y la salud de las personas, explotar la totalidad o parte de una instalación, bajo determinadas condiciones destinadas a garantizar que la misma cumple el objeto y las disposiciones de esta ley. Tal autorización podría ser válida para una o más instalaciones o parte de instalaciones que tengan la misma ubicación”.*

⁸ Imprescindible en esta materia la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de Evaluación Ambiental (LEA), cuyo objeto principal es establecer las bases para una adecuada evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente para conseguir en todo el Estado un elevado nivel de protección ambiental.

⁹Leyes autonómicas de Evaluación ambiental son: En Andalucía, la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión integrada de la Calidad ambiental, contiene en el Título III diversos instrumentos de prevención y control ambiental, incluyendo entre ellos la evaluación ambiental de planes y programas, la calificación ambiental y diversas formas de autorización ambiental (integrada, unificada o de control de la contaminación ambiental).

En Aragón, la ley 11/2014, de 4 de diciembre, de prevención y protección ambiental de Aragón. En el Título I contiene diversos mecanismos de prevención: evaluación ambiental estratégica de planes y programas, evaluación estratégica de planeamiento urbanístico, estudios ambientales estratégicos, evaluaciones del impacto ambiental de proyectos, etc.

En Baleares, la ley 12/2016, de 17 de agosto, de Evaluación ambiental de Illes Balears.

En Canarias, la ley 4/2008, de 12 de noviembre, por la que se introduce en la legislación canaria sobre evaluación ambiental de determinados proyectos la obligatoriedad del examen y análisis ponderado de la alternativa cero.

En Cantabria, la ley 17/2016, de 11 de diciembre, de Control Ambiental Integrado, la cual determina en su artículo 3 como técnicas de control ambiental el sometimiento al régimen de autorización ambiental integrada, al régimen de evaluación ambiental o al régimen de comprobación ambiental.

En Castilla-La Mancha, la ley 4/2007, de 8 de marzo, de Evaluación ambiental en Castilla-La Mancha.

En Castilla y León, la ley 8/2014, de 14 de octubre, por la que se modifica la ley de Prevención Ambiental de Castilla y León.

En Cataluña, las leyes 6/2009, de 28 de abril, de evaluación ambiental de planes y programas y 20/2009, de 4 de diciembre, de prevención y control ambiental de las actividades.

En Extremadura, la ley 5/2010, de 23 de junio, de prevención y calidad ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura y los Decretos 54/2011, de 29 de abril, por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura y 81/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el reglamento de autorizaciones y comunicación ambiental de la Comunidad Autónoma de Extremadura.

En Galicia, la Ley 9/2013, de 19 de diciembre, de emprendimiento y competitividad económica, en el Título III, Capítulo II "Evaluación ambiental de las actividades" se prevén algunas medidas relativas a la evaluación ambiental como: la autorización ambiental integrada y la evaluación de incidencia ambiental.

En la Rioja, el Decreto 20/2009, de 3 de abril, por el que se regula el procedimiento administrativo de evaluación ambiental de planes y programas.

En Madrid, la Ley 2/2002, de 19 de junio de Evaluación ambiental de la Comunidad de Madrid.

En Murcia, destaca la Ley 4/2009, de 14 de mayo, de Protección ambiental integrada de la Región de Murcia.

En Navarra, la Ley foral 4/2005, de 22 de marzo, de intervención para la protección ambiental, y el Decreto Foral 93/2006 por el que se aprueba su reglamento de desarrollo.

En el País Vasco, el Decreto 211/2012, de 16 de octubre, por el que se regula el procedimiento de evaluación ambiental estratégica de planes y programas.

c) En las actuaciones relativas a la intervención administrativa en la actividad de los ciudadanos que establezcan las Administraciones competentes sobre actividades clasificadas como molestas insalubres, nocivas y peligrosas.

d) En el resto de las actuaciones que habiliten para el ejercicio de actividades o la instalación y funcionamiento de equipos y máquinas susceptibles de producir contaminación acústica.

El contenido de este artículo no conlleva, por tanto, la creación de una nueva autorización administrativa, sino que se integra en procedimientos bien conocidos: la autorización ambiental integrada, la evaluación de impacto ambiental, la licencia de actividades clasificadas y el resto de las autorizaciones, licencias y permisos que habiliten para el ejercicio de actividades o la instalación y funcionamiento de equipos y maquinarias susceptibles de producir contaminación acústica¹⁰.

El 18.2 precisa en relación con lo expuestos que las Administraciones competentes han de asegurar que:

- a) Se adopten todas las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, entendiendo

En Valencia, la Ley 6/2014, de Prevención y Calidad y Control Ambiental de la Comunidad Valenciana.

¹⁰ CASADO CASADO. L. "Prevención y corrección de la contaminación acústica" en *Comentario a la Ley de Ruido, Ley 37/2003, de 17 de noviembre* (Coord, por LOZANO CUTANDA, B). Thomson civitas, 2004, pág. 214

como tales las tecnologías menos contaminantes en condiciones técnica y económicamente viables, tomando en consideración las características propias del emisor acústico.

- b) No se supere ningún valor límite aplicable sin perjuicio de lo establecido en materia de servidumbres acústicas.

Además, los apartados 3 y 4 del art. 18 determinan respectivamente, la carencia de derecho indemnizatorio en caso de que la revisión de las autorizaciones y licencias den lugar a la adopción de estas a las reducciones de los valores mínimos acordados conforme al párrafo segundo del art. 12.1 y que la instalación, modificación, ampliación o traslado de cualquier tipo de emisor acústico nunca podrá ser autorizado si incumple las previsiones de la LR o lo establecido en su normativa de desarrollo.

II. INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE LOS EMISORES ACÚSTICOS: LEGISLACIÓN VIGENTE

1. MECANISMOS DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE EL RUIDO PROCEDENTE DEL TRÁFICO AUTOMOVILÍSTICO.

El ruido del tráfico rodado, tanto fuera como dentro de las aglomeraciones, sigue siendo la principal fuente de exposición humana a niveles superiores a los valores de notificación previstos por la Directiva, con un total estimado (dentro y fuera de las aglomeraciones) de alrededor de 100 millones de personas (casi 70 millones dentro y 30 millones fuera de las aglomeraciones)

expuestas a nivel de ruido de la circulación Lden superiores a 55dB¹¹.

La principal forma de control del ruido producido por este foco emisor es mediante la medición del nivel del ruido producido por los automóviles. Automóviles que deben corresponder a tipos previamente homologados.

El art. 18 del RD 1367/2007 establece que en materia de ruido la homologación de ha de efectuar de conformidad con la reglamentación vigente en aplicación del RD 2028/1986, de 6 de junio, por el que se dictan las normas para la aplicación de determinadas directivas comunitarias, relativas a la homologación de tipos de vehículos automóviles, y del Decreto 1439/1972, de 25 de mayo, de homologación de automóviles en lo que se refiere al ruido por ellos producido. Además, en la actualidad, han de aplicarse también las previsiones establecidas por la Orden ITC/2948/2007, de 27 de septiembre, por la que se actualizan los anexos I y II del RD 2028/1986 previamente citado de 6 junio, sobre las normas para la aplicación de determinadas directivas de la CE, relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como de partes y piezas de dichos vehículos.

Los procedimientos de homologación se rigen hoy por el RD 750/2010, de 4 de junio, por el que se regulan los procedimientos de homologación de vehículos a motor y sus remolques, máquinas autopropulsadas o

¹¹ *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.* Bruselas. 30.03.2017. [COM (2017) 151 final].

remolcadas, vehículos agrícolas, así como de sistemas, partes y piezas de dichos vehículos.

Respecto al valor límite de emisión sonora de un vehículo a motor o ciclomotor, el art. 18. 2 RD 1367/2007 determina que se obtendrá sumando 4dB(A) al nivel de emisión sonora que figura en la ficha de la homologación del vehículo, correspondiente al ensayo a vehículo parado, evaluado de conformidad con el método de medición establecido en el procedimiento de homologación aplicable al vehículo, de acuerdo con la reglamentación vigente.

Resulta de interés en este punto por su contribución a la creación o incremento de la contaminación acústica automovilística, a los advertidores sonoros de los vehículos.

En el RD Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el TR de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad vial, se establece en el art. 44.3 una restricción al uso de estas advertencias sonoras que únicamente han de utilizarse de forma excepcional o en los supuestos previstos legal o reglamentariamente y prohíbe su uso inmotivado o exagerado. El art. 110 del Reglamento general de Circulación para la aplicación y desarrollo prevé el uso de advertencias acústicas por parte de conductores de vehículos no prioritarios en tres supuestos concretos:

- Para evitar un posible accidente, y de modo especial, en vías estrechas con muchas curvas.
- Para advertir, fuera de poblado, al conductor de otro vehículo el propósito de adelantarlo.
- Para advertir su presencia a los demás usuarios de la vía, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70.

El artículo 7.2 del mismo Reglamento, también prohíbe “la circulación de vehículos a motor y ciclomotor con el llamado escape libre, sin el preceptivo dispositivo silenciador de las explosiones” e igualmente la proscribire “... cuando los gases expulsados por los motores, en lugar de atravesar un silenciador eficaz, salgan desde el motor a través de uno incompleto, inadecuado o a través de tubos resonadores...”¹²

En el apartado 3 del art. 18 del RD 1367/2007 establece una obligación para todos los conductores de vehículos a motor y ciclomotores de colaborar en las pruebas de control de las emisiones sonoras cuando así sean requeridos por la autoridad competente, a fin de comprobar posibles incumplimientos de los límites de emisión sonora.

El art. 19 del RD 1367/2007 contiene, por su parte, previsiones específicas relativas a la emisión de ruido de vehículos de motor destinados a los servicios de urgencias, los cuales han de disponer de un mecanismo de regulación de la intensidad sonora de los dispositivos acústicos que la reduzca a unos niveles comprendidos entre los 70 y 90 dB (A), medidos a tres metros de distancia y en la dirección máxima de emisión, durante el período nocturno, cuando circulen por las zonas habitadas¹³.

En relación con proyectos de infraestructura de vías terrestres, han de tomarse en consideración las

¹² ALONSO GARCIA, M^a. C. “La Contaminación Acústica” en *Tratado de Derecho ambiental* (Coord, por DE VICENTE MARTINEZ, R). Tirant lo Blanch, 2013, p. 721.

¹³ El plazo fijado para cumplir con el establecimiento del mecanismo de regulación de la intensidad sonora es de un año, a partir de la entrada en vigor de este real decreto (art.19.2)

medidas destinadas a evitar que el ruido producido por los vehículos que circulan por ella se propague.

Ley de 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, establece que proyectos deben someterse a evaluación ambiental ordinaria y son los relativos a: 1.º Construcción de autopistas y autovías, y 2.º Construcción de una nueva carretera de cuatro carriles o más, o realineamiento y/o ensanche de una carretera existente de dos carriles o menos con objeto de conseguir cuatro carriles o más, cuando tal nueva carretera o el tramo de carretera realineado y/o ensanchado alcance o supere los 10 km en una longitud continua (Anexo I, Grupo 6.b).

En el Preámbulo del Reglamento 1315/2013 del Parlamento europeo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red de Transeuropea de transporte y por el que se deroga la decisión n.661/2010, que busca la creación de una red de transporte encaminada a facilitar el transporte dentro de la Unión, minorando los gastos, se pone de manifiesto la importancia de la evaluación ambiental de los planes y programas, a fin de evitar, o si ello no fuera posible de atenuar o compensar los perjuicios medioambientales como la fragmentación del paisaje, el sellado del suelo y la contaminación atmosférica, acuática y acústica a fin de proteger eficazmente la biodiversidad. En su art. 9.2.b fija entre sus prioridades "atenuar la exposición de las zonas urbanas a los efectos negativos del tránsito del transporte ferroviario y por carretera".

2. MECANISMOS DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE EL RUIDO PROCEDENTE DEL TRÁFICO FERROVIARIO

Siguiendo al ruido procedente del tráfico rodado, la segunda fuente más importante de ruido es la

producida por las redes de transporte ferroviario, afectando a más de 18 millones de personas (alrededor de 10 millones dentro y 8 millones fuera de las aglomeraciones) expuestas a unos niveles Lden superiores a 55 dB¹⁴ en la Unión Europea.

En el año 2003, expertos en la materia destacaron que la principal fuente del ruido ferroviario es consecuencia de las rodaduras de los vagones de mercancías, particularmente, en el momento de frenar ya que la tecnología de frenado crea rugosidades en la superficie de las ruedas incrementando el nivel de vibración en las vías y en las ruedas¹⁵. A fin de solucionar los problemas en la fuente y garantizar la interoperabilidad de las líneas ferroviarias, la Comisión adoptó en diciembre de 2005 la especificación técnica de interoperabilidad referente al ruido del sistema ferroviario (ETI <<Ruido>>), que fija límites para el material rodante utilizado en la Unión Europea¹⁶. En la actualidad, en el ámbito europeo, esta materia se regula en el reglamento nº 1304/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014.

En relación con las infraestructuras ferroviarias, el RD 1367/2007, establece en su art. 23 los valores límites de inmisión del ruido aplicables a nuevas infraestructuras, no solo ferroviarias, sino también

¹⁴ *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.* Bruselas. 30.03.2017. [COM (2017) 151 final].

¹⁵ Documento de debate sobre las estrategias y prioridades europeas para la reducción del ruido ferroviario de la Comisión Europea, Bruselas, 2003.

¹⁶ *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre medidas de reducción del ruido ferroviario aplicables a la flota existente.* Bruselas. 08.07.2008 [COM (2008) 432 final]

viarias y aeroportuarias y determina que las mismas “deberán adoptar las medidas necesarias para que no transmitan al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido superiores a los valores límite de inmisión establecidos en la tabla A1, del anexo III, evaluados conforme a los procedimientos del anexo IV”, además, tampoco “podrán transmitir al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas niveles de ruido superiores a los establecidos como valores límite de inmisión máximos en la tabla A2, del anexo III...” siguiendo el mismo procedimiento de evaluación. Añade el apartado 3 que “deberán adoptar medidas necesarias para evitar que, por efectos auditivos derivados directa o indirectamente de su funcionamiento, se superen los objetivos de calidad acústica...”

No existen en la legislación nacional más disposiciones específicas relativas a las inmisiones acústicas por el tráfico ferroviario, si bien, en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, se establece en el art. 5, la necesidad de que en la realización de estudios informativos para el establecimiento de una línea o tramo, se evalúe su impacto ambiental de las opciones planteadas¹⁷ y la Ley de 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, incluye en el Anexo I, entre los proyectos que deben someterse a la evaluación ambiental ordinaria, los ferroviarios (sección 6.b), para la construcción de líneas de ferrocarril para tráfico de largo recorrido y para la

¹⁷ Puntualiza que, sin perjuicio de lo establecido en la legislación ambiental, no será necesario un estudio informativo cuando se trate de obras de reposición, conservación, acondicionamiento de trazado, de ensanches de plataforma o de desdoblamientos de vía sobre la misma, electrificación, señalización, y en general de aquellas que no supongan una modificación sustancial del trazado de las líneas existentes.

ampliación del número de vías de una línea de ferrocarril existen en una longitud continuada de más de 10 km. En el Anexo II, somete a evaluación ambiental simplificada, los proyectos de infraestructura ferroviaria y de instalaciones de transbordo intermodal y de terminales intermodales de mercancías (los proyectos no incluidos en el Anexo I).

En relación con el transporte ferroviario, el Reglamento 1315/2013 establece en su art. 13 como prioridad para el desarrollo de la infraestructura ferroviaria, en la letra c) "la atenuación del impacto del ruido y las vibraciones provocados por el transporte por ferrocarril, en particular, mediante medidas relativas a la infraestructura y al material rodante, incluidas pantallas de protección acústica".

3. MECANISMOS DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE EL RUIDO PROCEDENTE DEL TRÁFICO AÉREO.

En tercera posición, figura el ruido de las aeronaves, con un total de cerca de 4 millones de personas (casi 3 millones dentro y 1 millón fuera de las aglomeraciones) expuestas a niveles Lden superiores a 55 dB¹⁸.

La regulación de esta materia es tremendamente compleja y extremadamente técnica, prevaleciendo normas de carácter internacional. Además, es tremendamente amplia ya que comprende normas relativas tanto al control de ruido de las propias

¹⁸ *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre medidas de reducción del ruido ferroviario aplicables a la flota existente*. Bruselas. 08.07.2008 [COM (2008) 432 final]

aeronaves, como las que regulan las infraestructuras aeroportuarias¹⁹. Siguiendo este orden, trato de sintetizarlas a continuación:

En el ámbito internacional, destaca por la detallada regulación relativa a la homologación de aeronaves el Anexo 16 de la Organización Civil Internacional (OACI), de 2 de abril de 1971. En su última versión el Anexo 16 se denomina "Protección del medio ambiente", siendo en el Volumen I "Ruido de las aeronaves" dividido en cuatro partes donde se concretan las normas que han de ser cumplidas por cada aparato relativas, entre otras, a métodos y puntos de medición y niveles máximos de ruido²⁰.

La Comunidad Europea, tomando como base las directrices especificadas sobre el asunto por la organización de aviación civil internacional, promovió la Directiva del Consejo de las Comunidades Europeas 80/51, de 20 de diciembre de 1979, modificada por la Directiva 83/206, de 21 de abril de 1983, sobre limitación de emisiones sonoras de aeronaves subsónicas, recogidas en el Real Decreto 873/1987, de 29 de mayo. También, el Real Decreto 1908/1999, de 17 de diciembre, por el que se modifica parcialmente el Real Decreto 1422/1992, de 27 de noviembre, sobre limitación del uso de aviones de reacción subsónicos civiles.

¹⁹ ALENZA GARCIA, JF. "La calidad acústica en la Ley del Ruido" en *El derecho contra el ruido* (Dirigido por ALENZA GARCIA, J.F), Civitas, Thomson Reuters, 2013, pág. 131

²⁰ El Anexo 16 puede consultarse en el siguiente enlace: <http://www.anac.gov.ar/anac/web/uploads/normativa/anexo-s-oaci/anexo-16-vol-i.pdf> [Última vez accedido el 15-02-2019]

Para su circulación en el espacio aéreo, se exige, que las aeronaves obtengan la certificación de aeronavegabilidad y medio ambiental prevista en el Reglamento (UE) nº69/2014 de la Comisión, de 27 de enero de 2014, que modifica el Reglamento (UE) nº748/2012, fijando los criterios de certificación en su art. 3. En nuestro ordenamiento jurídico, el certificado de aeronavegabilidad se encuentra previsto en el art. 36 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, que determina que para poder volar es necesaria la previa obtención del certificado de aeronavegabilidad,²¹ expedido por el Ministerio de Fomento.

Cuando hablamos de ruido producido por aeronaves, salta a la vista que aquellos momentos en que este va a afectar más a las personas, concretamente a las que residen cerca de aeropuertos, son los de despegue y aterrizaje. Existen en este sentido, medidas que buscan conseguir que este tipo de maniobras se efectúan con el menor impacto ambiental. En España las primeras reglas se establecieron a través del reglamento de Circulación Aérea aprobado por el RD 73/1992, de 18 de enero. En la actualidad ha sido derogado a fin de adecuar nuestra legislación a las exigencias internacionales, las cuales se ven plasmadas en el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea, siendo las normas comprendidas en el Reglamento aplicables a aviones civiles²². También destacar el Reglamento (UE) nº598/2014, de 16 de abril de 2014, relativo al

²¹ Exceptúa las aeronaves previstas en el art. 151, que son aquellas que de limitados usos, características y especificaciones que cumplan las condiciones fijadas reglamentariamente.

²² Las operaciones aéreas de carácter militar se rigen por el RD 601/2016, de 2 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea Operativa.

establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido de los aeropuertos de la Unión Europea dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30 CE.

Finalmente, respecto a la infraestructura aeroportuaria, me remito a lo expuesto previamente en sobre el RD 1367/2007 que fija niveles máximos de inmisión sonora de determinadas infraestructuras y la necesidad de efectuar la correspondiente evaluación de impacto ambiental. La LEA establece entre los proyectos que han de someterse a evaluación ambiental ordinaria: la construcción de aeródromos clasificados como aeropuertos²³ con pistas de despegue y aterrizaje de una longitud igual o superior a 2.100 metros (Anexo I, 6. C) y la construcción de aeródromos, no incluidos en el Anexo I, así como cualquier modificación de instalaciones y operación de los aeródromos comprendidas en los anexos I y II que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente. El Reglamento 1315/2013, fija en el art.26, letra d), como prioridad del desarrollo de la infraestructura ferroviaria, "mejorar la sostenibilidad y atenuar el impacto medioambiental de la aviación.

4. MECANISMOS DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE EL RUIDO PROCEDENTE DEL TRÁFICO MARÍTIMO

En primer lugar, respecto a las embarcaciones, debemos referirnos a las de recreo y a las motos náuticas. El RD 1367/2007 determina en el art. 20 que *"Las embarcaciones de recreo con motores intraborda o*

²³ La clasificación se efectúa según la definición del artículo 39 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

mixtos sin escape integrado, las motos náuticas, los motores fueraborda y los motores mixtos con escape integrado deberán diseñarse, construirse y montarse de manera que las emisiones sonoras no superen los valores límite de emisión sonora que se establecen...". Estos límites de emisión se regulan en el Real Decreto 98/2016, de 11 de marzo, por el que se regulan los requisitos de seguridad, técnicos y de comercialización de las motos náuticas, embarcaciones deportivas y sus componentes, ya que su objetivo principal es salvaguardar la seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar, y la protección del medio ambiente marino. Los requisitos esenciales de las emisiones sonoras se prevén en el Anexo I, apartado C, 1: Niveles de Inmisión sonora.

En segundo lugar, el RD 1367/2007, también determina valores límites de inmisión aplicables a las nuevas infraestructuras portuarias. Estos valores límite están previstos en la tabla B1, del anexo III, debiendo toda nueva instalación, establecimiento o actividad portuaria (si bien, estas disposiciones son también aplicables a actividades industriales, comerciales, de almacenamiento, deportivas-recreativas o de ocio), adoptar las medidas necesarias para que no se produzcan emisiones acústicas al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas.

No obstante, puntualiza en el párrafo segundo del art 24.1 que los valores límite previstos en el art. 23 serán de aplicación al tráfico portuario, así como al tráfico rodado y ferroviario que tenga lugar en las infraestructuras portuarias. Esto se debe a que los valores límite para las estas nuevas infraestructuras son más estrictos que aquellos fijados para las infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias.

El número 2 del mismo artículo obliga a la adopción de medidas para evitar que los objetivos de calidad acústica para ruido se superen por efectos aditivos derivados, directa o indirectamente del funcionamiento o ejercicio de una instalación establecimiento o actividad de las relacionadas en el apartado anterior.

En relación con la transmisión del ruido, el número 3, establece la prohibición a este tipo de infraestructuras de transmitir a cualquier local colindante²⁴ ruidos que superen los valores límites establecidos en la tabla B2 del Anexo III.

Por su parte, los números 4 y 5 del art. 24 prevén que los niveles de ruido anteriores serán de aplicación a otros establecimientos al público no mencionados anteriormente, atendiendo a razones de analogía funcional o de equivalente necesidad de protección acústica. En edificios de uso exclusivo comercial, oficinas o industrial, los límites exigibles de transmisión interior entre locales afectos a diferentes titulares, serán los establecidos en función del uso del edificio. A los usos que, en virtud de determinadas normas zonales, puedan ser compatibles en esos edificios, les serán de aplicación lo límites de transmisión a interiores correspondientes al uso del edificio.

Finalmente, la LEA, determina los proyectos sometidos a evaluación ambiental y distingue:

-Proyectos sometidos a evaluación ambiental ordinaria:

²⁴ A esos efectos, se entiende que son colindantes dos locales cuando en ningún momento se produce la transmisión del ruido entre el emisor y el receptor a través del medio ambiente exterior.

1. Construcción de puertos comerciales, pesqueros o deportivos que admitan barcos de arque superior a 1.350 t.
2. Muelles de carga y descarga conector a tierra y puertos exteriores (con exclusión de los muelles de trasbordadores) que admitan barcos de arque superior a 1350 t, excepto que se ubiquen en zona I.
3. Construcción de vías navegables. (Anexo I, grupo 6, d), e), f))

-Proyectos sometidos a evaluación ambiental simplificada:

1. Construcción de vías navegables tierra adentro (no incluidas en el anexo I). (Anexo II, grupo 7, g))

5. MECANISMOS DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE EL RUIDO PRODUCIDO POR APARATOS ELECTRODOMÉSTICOS

A nivel internacional, las dos normativas de carácter general que regulan el etiquetado de ruidos y la verificación de los valores declarados de cualquier equipo son la ISO 4871 y las series de normas ISO 7574, normas que permiten efectuar el etiquetado de un equipo, definir los valores a declarar y la forma de verificar los valores declarados²⁵.

A nivel europeo, las Directivas no imponen a los fabricantes de electrodomésticos del ámbito de la Unión la obligación de ajustarse a unos niveles sonoros máximos admisibles. La Directiva 86/594/CEE relativa al ruido aéreo por los aparatos electrodomésticos, se limita a determinar que el nivel de ruido emitido deberá ser

²⁵ VÁZQUEZ, M; CORTÉS, A; EGUIGURE, JL. "Etiquetado de ruido en aparatos electrodomésticos", Congreso Tecnicústica, Barcelona, 1996, pág. 211.

consignado en el momento en que una etiqueta con información debe ser colocada al producto.

En nuestro ordenamiento ecológico, en relación con el nivel de ruido de electrodoméstico, el RD 187/2011, de 18 de febrero, relativo al establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía establece dentro del Anexo I en la Parte 1 cómo parámetros de diseño ecológico para los productos que en cada fase deben evaluarse entre otros aspectos ambientales, los que afecten a la contaminación prevista mediante efectos físicos como el ruido, la vibración, la radiación y los campos electromagnéticos²⁶.

²⁶ En nuestro ordenamiento jurídico existen previsiones relativas a determinados aparatos domésticos que se refieren a la emisión de ruido como son:

RD 1365/1995, de 28 de julio, por el que se regula el etiquetado energético de frigoríficos, congeladores y aparatos combinados electrodomésticos.

RD 574/1996, de 28 de marzo, por el que se regula el etiquetado energético de las secadoras de ropa electrodomésticas de tambor.

RD 607/1996, de 12 de abril, por el que se regula el etiquetado energético de lavadoras domésticas.

RD 701/1998, de 24 de abril, por el que se regula el etiquetado energético de las lavadoras, secadoras combinadas domésticas.

RD 864/1998, de 8 de mayo, por el que se regula el etiquetado energético de los lavavajillas domésticos.

RD 284/1999, de 22 de febrero, por el que se regula el etiquetado energético de las lámparas de uso doméstico.

RD 142/2003, de 7 de febrero, por el que se regula el etiquetado energético de los acondicionadores de uso doméstico.

RD 210/2003, de 21 de febrero, por el que se regula el etiquetado energético de los hornos de uso doméstico.

RD 1390/2011, de 14 de octubre, por el que se regula la indicación del consumo de energía y otros recursos por parte

6. MECANISMOS DE INTERVENCIÓN ADMINISTRATIVA SOBRE EL RUIDO PROCEDENTE DE MAQUINARIA DE USO AL AIRE LIBRE

A nivel europeo, las emisiones sonoras producidas por el uso de maquinaria al aire libre se regulan de acuerdo a la Directiva 2000/14/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de Mayo, de 2000.

En nuestro ordenamiento jurídico fue traspuesta mediante el RD 212/2002, de 22 de febrero, por el que se regulan las emisiones sonoras en el entorno debido a determinadas máquinas de uso al aire libre, modificado por el RD 524/2006, de 28 de abril.

III. CONCLUSIÓN

La problemática en torno a la contaminación acústica lejos de quedar en el olvido toma cada vez más fuerza por el exceso de exposición a focos productores de ruido que tanto afectan la salud de las personas como acreditan incontables informes²⁷.

de los productos relacionados con la energía, mediante el etiquetado y una información normalizada.

²⁷ Vid. GEHRING. U; TAMBURIC. L; SBIHI. H; DAVIES. HW; BRAUER. M. "Impact of noise and air pollution on pregnancy outcomes", *Epidemiology*, 2014, págs. 351-358; BAKKER. R.H; PEDERSEN. E. VAN DEN BERG. G.P; STEWART. RE; LOK. W; BOUMA. J. "Impact of wind turbine sound on annoyance, self-reported sleep disturbance and psychological distress" *Sci Total Environ*, 2012, págs. 42-51; PEDERSEN. E. "Health aspects associated with wind turbine noise: results from three field studies", *Noise Control Eng J*, 2011, págs.47-53.

Desde mi punto de vista considero que la intervención administrativa sobre los focos emisores de ruido desempeña un papel trascendental en la actualidad especialmente dada su conexión con la realización evaluaciones de impacto ambiental.

Además, que el art. 18 tenga carácter *numerus apertus* muestra la pericia del legislador que ve la necesidad de establecer una cláusula de carácter abierto dado al constante cambio del mundo en el que vivimos altamente tecnológico. Mundo que, a pesar de ser un gran gigante bullicioso, también es capaz de utilizar esas tecnologías para el desarrollo de mecanismos que nos permitan luchar contra el ruido como factor contaminante²⁸. Como destaca el Séptimo Programa Acción Ambiental de la Unión General para 2020 'Vivir bien, dentro de los límites de nuestro planeta "La lucha contra la contaminación en la fuente sigue siendo una prioridad" y que "los datos disponibles sobre la exposición promedio a largo plazo muestran que el 65% de los europeos que viven en las principales zonas urbanas están expuestos a altos niveles de ruido, y más del 20% a los niveles de ruido nocturno en los que ocurren con frecuencia efectos adversos para la salud"²⁹.

Precisamente, la nueva guía de la OMS del año 2018 sobre la contaminación acústica establece una serie de recomendaciones respecto a muchos de los focos de emisores expuestos en este artículo, a título de

²⁸ Como demuestran los avances en la técnicas de insonorización de locales o los propios mecanismos de autocontrol de las mediciones acústicas previstos en la propia ley 37/2003.

²⁹ Apartados 48 y 49 del programa, disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32013D1386> [Última vez accedido el 20-02-2019]

ejemplo, respecto del tráfico viario como mayor factor de perturbación sonora, establece:

1. Para la exposición al ruido promedio, recomienda enfáticamente reducir niveles de ruido producidos por el tráfico por debajo de 53 decibelios (dB) Lden, como carretera el ruido del tráfico por encima de este nivel se asocia con efectos adversos para la salud.

2. Para la exposición al ruido nocturno, recomienda encarecidamente reducir el ruido niveles producidos por el tráfico durante la noche por debajo de 45 dB Lnight, como el ruido del tráfico por la noche por encima de este nivel se asocia con efectos adversos Efectos sobre el sueño.

3. Para reducir los efectos en la salud, e recomienda encarecidamente a los formuladores de políticas que implementen medidas adecuadas para reducir la exposición al ruido de las carreteras tráfico en la población expuesta a niveles por encima de los valores de referencia para Exposición al ruido medio y nocturno. Para intervenciones específicas, el GDG recomienda reducir el ruido tanto en la fuente como en la ruta entre La fuente y la población afectada por cambios en la infraestructura³⁰.

Por todo lo dicho, pienso que todavía nos queda un largo camino por recorrer para acabar con esta forma de contaminación tan dañina a pesar de que poco a poco con la debida aplicación de diferentes medidas se va logrando su reducción³¹.

³⁰ Environmental noise guidelines for the European region...
op. cit, pág. 16

³¹ Por ejemplo, el concejal de Urbanismo y Medio Ambiente del Ayuntamiento de Oviedo, Ignacio Fernández del Páramo, ha presentado el proyecto de actualización del Mapa Estratégico

IV. BIBLIOGRAFÍA

AGUIRRE I FONT, J.M. "Ruido: estado de la cuestión y retos pendientes en el derecho administrativo", en *Observatorio de Políticas Ambientales 2016*, coordinado por Fernandez López, L, CIEMAT, 2016, p. 786.

ALENZA GARCIA, J.F. en "La nueva estrategia contra la contaminación acústica y el ruido ambiental", *Revista jurídica de Navarra*, núm 36, 2013.

ALENZA GARCIA, JF. "La calidad acústica en la Ley del Ruido" en *El derecho contra el ruido* (Dirigido por ALENZA GARCIA, J.F), Civitas, Thomson Reuters, 2013, p. 131

de Ruido de la ciudad, que determina que de las 60.000 personas afectadas anteriormente, se ha pasado a unas 20.000, lo que equivale a una reducción del 60 por ciento en los niveles de contaminación acústica en el concejo. La noticia está disponible en: <https://www.europapress.es/asturias/noticia-nuevo-mapa-ruidos-reduce-60-niveles-contaminacion-acustica-20170707145626.html> [Última vez accedido en 20-02-2019] ; También, se ha reducido el ruido en Valencia "si **compara el mapa del ruido del año 2012 con el actual**, se comprueba cómo, por ejemplo, el eje de la calle Serranos, en el barrio del Carmen, ha pasado de tener un nivel sonoro de entre 65 a 70 decibelios en horario diurno, clasificado como nivel naranja, a un nivel sonoro menor de 55 decibelios, clasificado como nivel blanco, **de forma que la disminución de la contaminación acústica es contrastable**". La noticia está disponible en: https://cadenaser.com/emisora/2018/06/30/radio_valencia/1530345161_632893.html [Última vez accedido el 20-02-2019]

ALONSO GARCIA, M^a.C. "La Contaminación Acústica" en *Tratado de Derecho ambiental* (Coord, por DE VICENTE MARTINEZ, R). Tirant lo Blanch, 2013;

BAKKER. R.H; PEDERSEN. E. VAN DEN BERG. G.P; STEWART. RE; Lok. W; Bouma. J. "Impact of wind turbine sound on annoyance, self-reported sleep disturbance and psychological distress" *Sci Total Environ*, 2012.

GEHRING. U; TAMBURIC. L; SBIHI. H; DAVIES. HW; BRAUER. M. "Impact of noise and air pollution on pregnancy outcomes", *Epidemiology*, 2014.

DE ESTEBAN ALONSO, A. "Contaminación Acústica y salud", *Observatorio medioambiental*, núm 6, 2003, págs. 73-95

LOZANO CUTANDA, B. *Comentario a la Ley del Ruido*, Thomson civitas, 2004.

HERRERA DEL REY, JJ. *La defensa jurídica contra la contaminación acústica*. La Ley, Madrid, 2008.

PEDERSEN. E. "Health aspects associated with wind turbine noise: results from three field studies", *Noise Control Eng J*, 2011, págs. 47-53.

VÁZQUEZ, M; CORTÉS, A; EGUIGURE, JL. "Etiquetado de ruido en aparatos electrodomésticos", Congreso Tecniacústica, Barcelona, 1996.

Libro Verde de la Comisión, 1992, sobre la política futura de la lucha contra el ruido.

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. Bruselas. 30.03.2017. [COM (2017) 151 final].

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. Bruselas. 30.03.2017. [COM (2017) 151 final].

Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre medidas de reducción del ruido ferroviario aplicables a la flota existente. Bruselas. 08.07.2008 [COM (2008) 432 final].

Documento de debate sobre las estrategias y prioridades europeas para la reducción del ruido ferroviario de la Comisión Europea, Bruselas, 2003.

http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/383921/noise-guidelines-eng.pdf

<https://www.europapress.es/asturias/noticia-nuevo-mapa-ruidos-reduce-60-niveles-contaminacion-acustica>

https://cadenaser.com/emisora/2018/06/30/radio_valencia/1530345161_632893.html

