

José Manuel Sanz: Trabajo desde hace 31 en la Administración ambiental, actualmente en el Ministerio de Medio Ambiente, y desde hace como 10 ó 12 años, en el área de ruido llevando los temas de desarrollo normativo sobre contaminación acústica.

Jesús Rubio: Buenos días, soy Jesús Rubio, Jefe del Área de Planeamiento de la Dirección General de Carreteras, y responsable de los mapas estratégicos de ruido de la Red Estatal de Carreteras.

Santos Núñez del Campo: Hola, muy buenos días, soy Santos Núñez del Campo, soy el...

---

Juan Barrón: Bueno, pues otra vez bienvenidos todos y vamos a pasar al siguiente área de la mañana. Es una hora que se reparten los representantes de los gestores de infraestructuras, carreteras, ferrocarriles y aeropuertos, y el tema es el papel de estos gestores de infraestructuras, de los mapas estratégicos a los planes de acción. En primer lugar, tiene la palabra Jesús Rubio con el modo carreteras.

Jesús Rubio: Muchas gracias. Ya os he contado antes que estamos terminando la primera fase de los mapas estratégicos de ruido. Os contaré con un poquito más de detalle en qué situación estamos y por qué creo que tenemos que reflexionar y no dar por supuesto que la realización de los mapas estratégicos de ruido es una etapa ya superada. Los 20 estudios que abarcan los 5.000 km de carreteras de la primera fase son muchos estudios, tenemos mucha experiencia en ese sentido, y conviene aprovecharla para los planes de acción y para replantear la segunda fase.

Pero como estamos en el Aula de Carlos Roa, quiero empezar rindiéndole un homenaje, y recordando tres de las cosas que aprendí directamente de él.

La primera es la necesidad de pararnos a pensar qué hacemos o qué estamos haciendo, o como decía Don Carlos: ¿tiene usted claros los conceptos? Esas preguntas nos las hemos repetido bastantes veces y las respuestas no son las mismas referidas a los mapas estratégicos del ruido desde que empezamos hace cuatro años hasta ahora. Las respuestas han sido matizadamente diferentes desde el estudio piloto que hizo el CEDEX hasta ahora que estamos a punto de ver cómo se terminan la mayoría de los estudios.

Una segunda enseñanza de Don Carlos fue que la diferencia entre una conversación en un bar entre gente que tiene opinión pero que no son profesionales y dos ingenieros, siempre tiene que estar en la

cuantificación. Que este atasco es muy gordo o que este ruido es muy elevado lo puede decir cualquiera y no hace falta dedicarle ni esfuerzo ni estudio ni ingeniería de ningún tipo. Cuantificar, como decía Fernando, es lo que nos trae problemas, pero es donde tenemos que meternos, y dejar clara la validez de su correcta utilización.

Lo tercero, que supongo que os sorprenderá, como me sorprendió a mí cuando le dimos una comida de homenaje una vez jubilado. Dijo que se encontraba feliz de tener a tanta gente que había trabajado con él y que se sentían sus discípulos, y nos dijo: tienen ustedes que leer a San Agustín, y reflexionar acerca de qué hacen en esta vida; si no, podrán ocupar cargos, pero no sabrán ni qué hacen ustedes con su vida ni qué hacen como ingenieros que afecte a la vida de otras personas. Sigo pensando que tiene razón, y por eso voy a empezar por esta tercera parte.

En la Dirección General de Carreteras, con el CEDEX y con Labein, que es el equipo que estamos trabajando juntos en los estudios de los mapas de ruido de los 5000 kilómetros de carreteras que tenemos que realizar en la primera fase, siempre nos hemos planteado que estamos cumpliendo la Directiva, por supuesto, pero sólo para eso no hubiéramos necesitado el esfuerzo que estamos haciendo. Además estamos haciendo un diagnóstico para mejorar la vida de una serie de ciudadanos que se ven afectados por una molestia grave, que es el ruido. Si no, haríamos una tabla Excel, con una estimación de la población, viviendas, superficie, número de colegios y número de hospitales afectados, y habríamos cumplido estrictamente lo exigido en la Directiva y la Ley del Ruido.

No hubiéramos tenido tanto jaleo y nos hubiéramos evitado algunos disgustos, pero sinceramente pensamos que era una oportunidad de oro para hacer algo análogo a lo que se hizo a finales de los 80 con la evaluación de impacto ambiental: se incorporó en los estudios informativos una mejora cualitativa, integrando cuestiones externas a la propia ingeniería funcional, pero que generarían evidentes mejoras en la protección del medio ambiente y por tanto en la calidad de vida de los ciudadanos. Ahora mismo nos parece que los estudios de impacto ambiental, llevan toda la vida integrados en los estudios de las obras públicas -cómo va a haber un estudio informativo o un proyecto de construcción que no tenga su correspondiente estudio de impacto ambiental-. En el año 88 os aseguro que eso se ponía en cuestión, recién inaugurada la reglamentación legal.

Estamos exactamente en el año 88, en lo que se refiere a eje temporal de aplicación de la Directiva de Evaluación de Impacto Ambiental. Las ingenierías tienen que integrar todos los análisis del ruido, desde los dos campos, desde el campo de la acústica y desde el campo de la ingeniería convencional de la obra civil, de carreteras

en este caso. Habrá empresas que lo incorporen dentro, habrá empresas que busquen gente fuera, pero es un elemento clave que tenemos que tener en cuenta.

En la Dirección General de Carreteras lo integraremos en los estudios informativos y proyectos, y en algún caso ya ha sido tenido en cuenta, de forma determinante, para fijar la rasante de una nueva circunvalación, buscando minimizar el impacto acústico aun a costa de incrementar otros problemas. También en la actualidad forma parte de los informes vinculantes que se realizan de los planeamientos urbanísticos colindantes.

Hemos hecho unos mapas de los cuales estamos muy satisfechos. Casi todos lo sabéis, pero por si alguno no lo sabe, la información con los resúmenes y una gran colección de mapas, (cerca de 90.000) está siendo ubicada en la página del CEDEX, en [www.cedex.es](http://www.cedex.es), además de en los sitios lógicos (Ministerio de Medio Ambiente, Demarcaciones de Carreteras), para poder poner a disposición de todo el mundo esa información que nos parece que es tremendamente valiosa, por ser pioneros en la aplicación a obras lineales en estas magnitudes de kilómetros, modelos utilizados e hipótesis de trabajo contrastadas.

En los mapas hemos decidimos desde el principio hacer unos mapas con un diagnóstico muy completo evitando simplificaciones, y le hemos añadido una parte que no pide la Ley del Ruido ni la Directiva: una evaluación de conflicto. La ley del ruido lo que pide es una descripción, en personas y viviendas evaluadas por centenares. Nosotros hemos añadido dos capítulos que pensamos que pueden ser operativos en una actividad (la ejecución de pantallas), que no empieza ahora sino que ya viene haciéndose desde hace bastantes años, incorporando un análisis y diagnóstico de 5.000 kilómetros, que permite establecer comparaciones en distintos tramos de la red, con criterios análogos para la evaluación de los conflictos.

Hemos querido ser absolutamente transparentes, y hemos puesto la metodología a disposición de todas administraciones responsables de mapas de ruido (Comunidades Autónomas; Autopistas de peaje que están en estos momentos haciendo 1.000 kilómetros de mapas; Ayuntamientos, ADIF), incluyendo toda la documentación necesaria para convocar concursos, y realizar el control de calidad. Nos parecía que ya que habíamos sido unos de los primeros que hacíamos mapas lineales, desde luego después de ciudades que siguen otro método, y aeropuertos que evidentemente tienen otras características, que merecía la pena ofrecerlos. Repito el ofrecimiento de transparencia absoluta en ese sentido procurando buscar una metodología coherente entre todos.

He traído dos ejemplos de dos estudios, uno Galicia y el otro Bailén-Motril, con los mapas de zonas de afección, L noche y L den en formato IGN, que es el formato que acordamos con el Ministerio de Medio Ambiente que iba a ser donde representaríamos todas las administraciones nuestros resultados después de haber estudiado a distintas escalas, (a 25.000 y a 5.000 en nuestro caso), para que pudiéramos acumular en el mismo formato las distintas informaciones.

Incluyen medidas localizadas, cuantificadas y no voy a entrar en este tema pero solamente apuntar que el Plan de Acción es otra cosa, y tendrá que incluir criterios, diagnóstico conjunto de toda la red y una estimación de la inversión, que tienen que referirse a población afectada, nivel de ruido, viabilidad y coste y eficacia de las medidas

De manera que el Plan de Acción es algo que tenemos que acometer, pero debemos de ser conscientes que hay sitios donde vamos a tener problemas y va a ser muy difícil actuar. Hay urbanizaciones recientes que reclaman, que la administración titular de la carretera les resuelva problemas de ruido cuya solución hubiese correspondido al promotor de la urbanización.

Estamos teniendo problemas con distintas fuentes donde la más llamativa siempre es la Administración Pública, siempre por delante de cualquier bar que es mucho más difícil de controlar. Estamos teniendo cada vez más demandas judiciales, tenemos que tener cuidado y ser conscientes de que la información que ponemos encima de la mesa no es aséptica y, evidentemente estamos de acuerdo, en que tenemos no sólo que coordinarnos sino, actuar conjuntamente con coherencia y eficacia a pesar de lo difícil que puede llegar a ser en determinadas situaciones cuando a nivel político hay una voluntad de enfrentamiento.

Pienso que sería importante si queremos saber qué repercusiones pueden tener determinadas medidas que pensemos en planes zonales concretos, tener todas las fuentes en el mismo sistema, y con las mismas referencias para poder manejar distintas hipótesis de actuación y valorar la eficacia acumulada de actuaciones diferentes.

Termino diciéndoos que tenemos un icono que para nosotros representa dos cosas, un control de calidad, y la voluntad de transparencia. Ahí está la información para el que necesite o pueda apoyarse en ella para seguir avanzando.

Pero si los símbolos son a veces importantes, lo que son imprescindibles son las personas que forman el equipo. Eso lo aprendí en INECO. Se puede quedar con una Memoria Resumen quien sepa quién es el que aparece en la foto.

Juan Barrón: Antonio Monfort.

Jesús Rubio: Sí señor. Esta foto forma parte de la Memoria Resumen del estudio de las estaciones de esquí en el pirineo catalán, y fue una decisión de Antonio que era el responsable del estudio. Con él aprendí que el anonimato hay veces que es improcedente.

Por eso quiero despedirme con un brindis con el equipo de EGRA en pantalla, porque sin estas personas lo demás se queda en unos procedimientos y en unos modelos absolutamente fríos que pueden dar lugar a cuantificaciones un poquito disparatadas.

Yo creo que con esto le podría contestar a D.Carlos si me dijera: ¿Usted sabe qué es lo que hace profesionalmente? Supongo que la respuesta mía podría ser: D. Carlos, en estos momentos le puedo decir que en lo que se refiere al ruido, estamos ilusionados con unos proyectos que nos parece que son útiles, que desde luego son proyectos muy pensados, que están siendo muy trabajosos y que, sin embargo, están siendo también muy disfrutados. Muchas gracias.

Juan Barrón: Muchas gracias a ti, Jesús, que además se nota que te sale de dentro todo esto y muchas gracias por todas las referencias que has hecho a INECO y D. Carlos. Bueno, vamos a pasar al tema ferrocarriles. Manuel Delgado tiene la palabra.