

MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO EN LAS CARRETERAS DEL ESTADO

22 de febrero de 2007

Jesús Rubio

Desde la anterior convocatoria en este mismo lugar hasta ahora han ocurrido muchas cosas.

En 2004 decíamos que habíamos dado un primer paso: habíamos terminado el estudio piloto en 10 km de la A-3, realizando medidas y confirmando las exigencias del pliego que queríamos utilizar para contratar los estudios. Ya sabíamos como empezar, y empezamos con un cierto orden: primero estudiamos la autovía Madrid-Toledo, con tramos urbanos, interurbanos, y urbanizaciones colindantes, y nos movimos en 60 km. Ajustamos el pliego y el procedimiento y nos pusimos a estudiar un área metropolitana, (con problemas específicos de tramificación y asignación de tráficos), una provincia y un itinerario, con longitudes de un centenar de kilómetros como orden de magnitud.

Yo pensaba sinceramente que con Fernando y Mariló, la experiencia internacional plasmada en una guía de buenas prácticas, y la experiencia existente en el mundo acústico: modelos, grupos con años de trabajo en problemas acústicos y sistemas de gestión implantados, esto iba a ser como lo del trabajo en fachadas sin andamios: albañiles y escaladores trabajando juntos aprendiendo y resolviendo los problemas según se planteaban.

La experiencia europea no nos ha resuelto muchos de los problemas que han surgido. Creo sinceramente que estamos siendo pioneros en Europa en la realización de los mapas estratégicos sin hacer simplificaciones excesivas de la metodología planteada en la Ley.

Hemos utilizado todos los modelos europeos que cumplen la directiva, y de hecho algunos se han actualizado por nuestras indicaciones.

Nos han surgido problemas, y nos siguen surgiendo en todas las fases de los estudios: en la recopilación de datos básicos, en la aplicación de modelos, en la aplicación de las recomendaciones europeas, y en los análisis de los resultados. Resultados que queremos que nos sirvan además de para cumplir la ley, para comenzar los Planes de Acción y orientar las actividades de conservación de la Dirección General de Carreteras.

De hecho, hubo un momento en el que pensamos que algo estábamos haciendo mal; no podía ser que tuviésemos tantos problemas. Decidimos cambiar la forma de controlar los estudios: de una actitud didáctica hemos pasado a una más normativa; éste es el procedimiento, ésto es lo que queremos, éste es el control de calidad.

Y seguiremos teniendo problemas ... pero ... ya tenemos los primeros estudios terminados como queremos, lo cual quiere decir que no sólo tenemos el producto definido, sino que se puede conseguir.

Queremos estudios donde estén bien definidos el terreno, la carretera, los edificios y la población, la fuente de ruido y los niveles de ruido generados.

Parece sencillo, pero no lo es. Por eso hemos convocado esta jornada, para explicar qué queremos y cuáles son los problemas principales que surgen.

Por eso, además de que Fernando amplíe el contexto y nos hable del conjunto de mapas a realizar por las distintas Administraciones, que Mariló nos detalle el contenido de los estudios, y que José Manuel nos exponga el Sistema de Información que el Ministerio de Medio Ambiente ha generado, queremos dedicar la mayor parte del tiempo a los problemas que nos han surgido y cómo los estamos enfrentando, y a un coloquio que procuraremos dirigir también en ese sentido.

Muchas gracias. Tiene la palabra Fernando