

## **Aportacions sobre 1. mesura dinàmica de la emissió sonora de vehicles a motor, 2. nova zonificació i 3. règim sancionador.**

---

*Aportacions a la consulta pública per a la modificació del decret dels criteris per a l'elaboració dels mapes de capacitat acústica i del decret pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica.*

JGB – v1 – 20181104

S'aporten tres suggeriments, amb el prec que es consideri més la intencionalitat que no pas el contingut concret, que, en tot cas, hauria de ser profundament revisat per tècnics competents en la matèria.

### **1. Nou sistema complementari de mesura de l'emissió/immissió sonora dels vehicles a motor. Modificació dels Annexos 1 i 6 de la Llei 16/2002 i el Reglament.**

La Llei 16/2002 contempla les **immissions** de soroll en el medi ambient de diverses activitats, els límits i els mètodes de mesura de les quals estan desenvolupades en els annexos:

- *Annex 1: Mitjans de transport*
- *Annex 2: Transport aeri*
- *Annex 3: Activitats i veïnat*
- *Annex 4: Activitats i veïnat (a l'ambient interior)*
- *Annex 5: Instal·lacions de tir (ambient exterior)*
- *Annex 7: Vibracions a l'interior d'edificis*
- Els Annexos 8, 9 i 10 fan referència aspectes no relacionats amb els presents suggeriments.
- *Annex 11: Estudi infraestructures de transport*
- *Annex 12: Indicadors temporals immissió a l'exterior*

No obstant, però, l'*Annex 6: Valors límit d'emissió de soroll dels vehicles de motor i de les motocicletes*, es refereix excepcionalment a l'**emissió** sonora enlloc de la immissió.

L'*Annex 1: Determinació dels nivells d'avaluació de la immissió sonora a l'ambient exterior produïda pels mitjans de transport* és directament derivat de l'article 15 es refereix a la immissió mesura en els entorns de les vies de transit de vehicles a motor, entre altres.

L'*Article 11, Determinació dels nivells d'emissió*, supedita aquests als valors límits d'immissió, cosa que és lògica ja que l'una condiciona l'altra de manera directa.

L'*Article 15, Valors límits d'emissió de vehicles de tracció mecànica i de maquinària*, fa referència directa a l'Annex 6.

L'*Article 21, Ordenances reguladores de la contaminació acústica* deixa en mans dels ajuntaments o entitats locals supramunicipals, de manera exclusiva l'elaboració de la normativa que per tant té el rang d'ordenança, i també el control

de les vies urbanes (article 38.3). D'aquesta manera determinades activitats que es produeixen en àmbits que no estan sota el control directe de les entitats locals, com vies i carreteres fora dels nuclis urbans, escapen de tota vigilància i control, independentment que l'ordenança les reguli, ja que no estan a l'abast de l'activitat inspectora (article 28). Així, l'emissió de vehicles a motor circulant per vies no urbanes o camins no pot ser controlada pels agents de les autoritats competents, especialment els Mossos d'Esquadra i els Agents Rurals, malgrat el que disposa l'Article 38, *Control de les infraestructures*, que estableix que aquest correspon al Departament de Medi Ambient.

La mesura de l'emissió sonora dels vehicles a motor, deguda a les seves característiques tècniques —vehicle aturat en un espai especialment condicionat— (annex 6), queda restringida a tallers mecànics especialitzats i als tallers oficials d'Inspecció Tècnica de Vehicles (ITV), essent impossible realitzar-la com a mesura de camp. Per això el règim sancionador —articles 29-37— en el cas de les motocicletes només és aplicable en els tallers d'ITV.

Però la regulació efectiva del soroll emès no es troba en aquesta llei, sinó en aspectes legals i tècnics d'altra àmbit —la normativa europea estableix 91 dB per a les motocicletes—. Així, les ITV només determinen si el soroll dels vehicles, especialment les motocicletes, s'adequa al senyalat a l'etiquetatge d'homologació del fabricant, que estableix no els límits, sinó el soroll que fa un determinat model de vehicle.

Aquest fet provoca abusos importants tant per part de fabricants com d'usuaris. Els primers poden produir vehicles amb soroll clarament contaminant simplement perquè s'adapta al que fan constar a l'etiqueta d'homologació de vehicle, i els segons perquè poden modificar els sistemes de contenció sonora —silenciador— ultrapassant la indicació de l'etiquetatge i procedint a la seva rectificació puntual per passar la ITV.

Finalment, l'Annex 11: *Contingut d'un estudi d'impacte acústic per a noves infraestructures de transport* fan referència a aspectes complementaris de l'annex 6. L'annex 11 cita com a contingut de l'estudi la descripció dels "paràmetres de transit que permetin el càlcul del seu nivell de soroll i/o (sic) vibracions". Cosa que és raonable perquè el seu objectiu és la definició final de les corbes isòfonas. Per això, res a dir sobre aquest annex.

Per tot el que s'ha exposat, es proposa que la Llei contempli un sistema d'avaluació del soroll **emès** pels vehicles a motor que pugui ser realitzat sobre el terreny. A tal fi, es proposa la mesura de la immissió com a mesura indirecta de l'emissió, en un punt determinat a una distància fixa —per exemple 3 m, dins de la zona de serveis de les vies interurbanes (Llei de carreteres)—, a l'aire lliure, en vies exemptes —sense murs ni talussos— amb el sonòmetre enfocat perpendicularment a la via i potser altres especificacions de les de l'annex 6 —condicions meteorològiques—, mesurant el pic d'emissió al pas dels vehicles individualment. A més, a diferència de la mesura de l'Annex 6, aquest sistema dinàmic mesuraria no solament el soroll causat pel motor, sinó que, com en l'Annex 1, es mesuraria conjuntament amb el soroll produït per l'acció dels pneumàtics sobre el ferm de la carretera.

Aquest sistema de mesura, o altre d'anàleg, podria ser realitzat pels agents de l'autoritat de manera semblant a com es realitzen els controls de velocitat, i de fet

poden ser complementaris. Fins i tot es podrien establir punts de control desatesos amb control fotogràfic.

El que s'exposa està en consonància amb l'Article 11, *Determinació del nivell d'emissió*, que estableix que aquest ha de tenir en compte els valors límits d'immissió.

Efectivament, el Reglament annex al Decret 176/2009, en l'Article 41, Emissió de soroll dels vehicles de motor i ciclomotors, el límit d'emissió es vincula al valor que consta en la fitxa d'homologació del vehicle, sense subjectar aquest valor a la Llei 16/2002 ni al seu Reglament.

A mode d'exemple de la necessitat de tal tipus de control es proposa l'exercici d'observació de la circulació de motocicletes, i en menor quantitat d'automòbils, per alguna carretera de les més emprades per motociclisme de lleure en dissabte o diumenge, com per exemple la carretera del Bruc a Manresa BP-1101, especialment en els trams rectes al sortir d'una corba, en que es produeix una màxima acceleració. Les colles de motoristes —generalment van en colles— es poden classificar en dos classes clarament definides: les que fan un soroll moderat i acceptable, i les que fan un soroll fora mida. La infracció de la normativa de sorolls va generalment acompanyada de la infracció d'excés de velocitat. Així, per cert, en la carretera citada hi ha un dels nombres més alts d'accidents mortals de motoristes.

És probable que l'addició d'aquest criteris a la Llei creï algunes disfuncionalitats si no es fan altres correccions, com per exemple que en aquest cas es dirigiria també a altres administracions supramunicipals a més dels Consells Comarcals —Diputacions— i a l'administració central —Generalitat—, que actualment no estan implicades, encara que sí que s'inclouen en l'Article 5 del Decret 176/2009.

## **2. Caràcter mediambiental de la Llei: nova zonificació de Medi rural no habitat o de protecció mediambiental**

Un altre aspecte de la Llei, posat també de manifest en el desenvolupament dels annexos, és la manca general de la consideració de les immissions sonores al medi ambient, inclòs el **medi rural no habitat**. Així, s'inclou la zona A3, *habitatges situats al medi rural*, però no el medi rural considerat com a zona específica. La consideració que fa la Llei en l'Article 5, *Zones de sensibilitat acústica*, que només classifica en A, B i C sense subcategories, no sembla suficient per aquesta intencionalitat. Tampoc no ho aconsegueix l'Article 8, *Zona acústica d'interès especial* (ZEPQA) ja que la creació de tals zones és discrecional o arbitrària per part dels Ajuntaments i la present proposta fa referència al medi rural i natural de manera automàtica, en tot cas previstos en els Plans d'Ordenació Urbana Municipal (POUM).

Es proposa una modificació de l'article 5 de la Llei, incloent les subcategories que s'utilitzen els annexos, tot afegint una zonificació addicional *Medi rural no habitat* —que es podria senyalar com A1, ja que aquesta subcategoria no està emprada en la Llei, però sí en el Decret 245/2005 modificat pel Decret 176/2009— amb uns nivells sonors propis de zona de sensibilitat acústica alta, amb valors límits d'immissió habituals iguals o lleugerament inferiors a la subcategoria A2, però amb tolerància alta de pics específics propis de les activitats rurals, principalment maquinària agrícola i caça, que estan temporalment acotades.

D'aquesta manera, el subjecte passiu de la Llei ultrapassaria les persones, passant a ser una veritable Llei Mediambiental.

En aquest sentit, el preàmbul de la Llei cita: *"...comporten problemes de contaminació acústica que causen molèsties als ciutadans, els quals poden veure afectats llur intimitat i llur benestar"* que certament orienta l'esperit de la Llei cap a la seva implicació envers l'ésser humà, sense tenir en compte l'afectació sobre el medi natural, especialment referit, en aquest cas, a la fauna. Per això també s'hauria d'incloure alguna frase que en fes referència, com afegir *"... així com la interacció amb el medi natural i les afectacions que puguin tenir especialment sobre la fauna."*

Al respecte d'això, cal citar que, en comparació, la legislació sobre contaminació lumínica esta orientada gairebé íntegrament a aquest aspecte.

En aquesta línia, els Decrets 245/2005 i 176/2009 (disposició final primera) amplien el concepte de zona A1 als espais d'interès natural, etc., així com fa previsió de les activitats agrícoles i ramaderes, i també la definició de zones d'especials protecció de la qualitat acústica (ZEPQA), però tal previsió no es troba inclosa en la Llei, establint el decret aspectes possiblement propis de norma amb rang de llei. Les zones ZEPQA no haurien de ser diferenciades de les zones A1 i de fet hi ha una superposició entre ambdues definicions (disposició final primera del Decret 176/2009 i article 20 del Reglament del mateix decret), amb la diferència que les zones A1 ho són per la seva contextualització, mentre que les ZEPQA són de declaració discrecional, i no ho haurien de ser.

Així mateix, seria lògic que el contingut de l'esmentada disposició final primera del Decret 176/2009 fos incorporada a l'article 20 del Reglament.

Per tant, es proposa la supressió de les ZEPQA i la seva inclusió conceptual en les zones A1

### **3. Règim sancionador**

A l'Article 8, Administracions titulars de les infraestructures de transport viari, ferroviari, marítim i aeri del Decret 176/2009 s'hauria d'incloure la competència sancionadora entre les competències assignades als titulars de les infraestructures de transport. No obstant, cal considerar que els titulars de moltes vies de comunicació interurbanes són les Diputacions, que si bé tenen capacitat sancionadora, no la tenen quant als sistemes de control i vigilància, que hauria de ser subsumida en les competències de la Generalitat de Catalunya —Mossos d'Esquadra.

En el cas de vehicles a motor, el règim sancionador hauria de preveure expressament la immobilització dels vehicles, en correspondència amb les mesures provisionals d'urgència previstes en l'Article 32, que estan més referides a instal·lacions estàtiques productores de soroll i pel llenguatge utilitzat són de discutible aplicació a vehicles a motor.