

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Introducción

De acuerdo a la información surgida de un trabajo de la Fundación de Investigaciones Económicas Latinoamericanas –FIEL-¹, históricamente el ruido ha sido una cuestión muy debatida en las ciudades, y aunque son numerosas las causas, el tránsito vehicular parece ser una de las que más impacto produce.

Este estudio señala que la producción del ruido no sólo se debe a las condiciones técnicas de mantenimiento de los vehículos, tipo de neumáticos y combustible empleado, sino que también inciden otros factores como el estado y tipo de asfalto, condiciones ambientales de viento, humedad y temperatura, flujo del tráfico, entre otras².

A lo anterior se suma la contaminación ocasionada por trenes y subterráneos, así como por fuentes fijas, tal el caso de locales bailables, industrias y comercios.

Desde el punto de vista de la salud, la contaminación acústica produce un deterioro de la audición que puede llevar a la hipoacusia, pero asimismo otros relevantes efectos, tales como interferencias en la comunicación, trastornos del sueño y el reposo, problemas cardiovasculares y psicofisiológicos, entre otros. A nivel escolar, se señalan como algunos de sus efectos críticos, la interferencia en la comunicación oral y perturbación en el análisis de información –comprensión y adquisición de la lectura-³.

De acuerdo a la información relevada y a pesar de la importante contaminación acústica existente, no han podido identificarse políticas tendientes a disminuir o evitar esta contaminación a pesar de que los perjuicios en la salud de la población⁴ y la pérdida de valor de los inmuebles instalados en zonas ruidosas bien podrían justificar algún tipo de acción en este sentido⁵. Así, existen experiencias comparadas que se han basado en incentivos económicos (reducciones impositivas y permisos nocturnos de circulación para transporte de carga) como así también en la realización de campañas informativas.

¹ El desorden urbano : los problemas locales de la calidad de vida y el crecimiento – FIEL, Buenos Aires, 1º Edición, Abril de 2007.

² Inspecciones realizadas en la CABA en junio de 2007, demostraron que el 44% de los colectivos superaron ampliamente el límite establecido por la norma.

³ Para mayor información, ver Informe sobre Salud y Ambiente “Identificación de Problemas Prioritarios de Salud asociados a Factores Ambientales Adversos”, el cual integra el presente trabajo.

⁴ Entre los daños pueden mencionarse la disminución de la capacidad auditiva, aumento en la producción de ciertas hormonas, aumento de colesterol y presión arterial, afección del bienestar psicológico incluyendo menor capacidad de concentración y rendimiento laboral y escolar, etc. Estos efectos redundan en mayores costos en salud como asimismo en una pérdida en la productividad.

⁵ Esta circunstancia se manifiesta claramente en el contenido de las acciones judiciales y sus respectivas sentencias, las cuales se comentan en le presente capítulo.

Desde el punto de vista normativo, la ciudad cuenta en la actualidad con una ley que regula tanto a las fuentes fijas como a las móviles, la cual ha sido reglamentada en el presente año, y que derogó en este aspecto a la Ordenanza 39.025/83. Sin embargo, debe resaltarse que la nueva ley toma como límite máximo permisible 80 decibeles (en áreas ruidosas) y 70 decibeles (para áreas tolerablemente ruidosas), límite que resulta elevado teniendo en cuenta que se considera que 70 decibeles implica un ruido fuerte – hasta 55 se considera “molesto”-, y que sólo por debajo de ese nivel se podría tener una conversación normal en la calle. La Organización Mundial de la Salud –OMS- aconseja no habitar lugares que superen los 65 decibeles, siendo el nivel ideal entre 45 y 55.

Esta reglamentación dispone la realización de procedimientos de medición para determinar el impacto acústico producido por ciertas actividades (industriales, locales bailables, transporte), señala los límites de emisión e inmisión acústica por tipo de actividad como también los límites de emisión para fuentes móviles y aborda la medición y evaluación de vibraciones.

Además, el decreto reglamentario establece áreas de sensibilidad acústica -de conformidad con las zonificaciones contempladas por Código de Planeamiento Urbano-, a la vez que implementa el registro de actividades potencialmente catalogadas por ruido y vibraciones.

Debe mencionarse que el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires comenzó a elaborar un mapa de ruido en el año 2005, exigencia que ahora se prevé en la reglamentación más arriba mencionada y publicada en 2007. Actualmente la ciudad cuenta con un Mapa Estratégico de Ruido, que combina “un modelo de predicción, basado en ecuaciones matemáticas complejas (que asociados a programas informáticos de última generación, permiten pronosticar los niveles sonoros que se tendrán en función de los datos de entrada con los que se ha cargado el programa) y una cierta cantidad de mediciones reales que sirven para calibrar o validar el modelo”⁶.

Los casos jurisprudenciales indican, en el sentido que se mencionaba más arriba, que el ruido en la CABA –cuarta ciudad más ruidosa del mundo, luego de Tokio, Nagasaki y Nueva York,- implica una seria afectación a la calidad de vida de sus habitantes. Ello ha sido puesto de relieve en las causas Barragán (ruido proveniente de la Autopista 25 de mayo), Fortes (Trenes TBA – Ferrocarril Sarmiento) y Asociación Manuel Belgrano (Subterráneos Líneas D y C), los cuales son explicados en el capítulo respectivo.

Por lo anterior, tampoco resulta extraño que las molestias ocasionadas por ruidos se encuentren entre las principales quejas de los vecinos realizadas ante el Gobierno de la

⁶ Ver en http://www.buenosaires.gov.ar/areas/med_ambiente/pol_ambiental/ruido.php

Ciudad, en particular en lo que respecta a locales bailables. Asimismo el ruido ocasionado por el tránsito y las operaciones de carga y descarga de mercancías generan un impacto considerable.

Teniendo en cuenta el derecho comparado, se destaca el Código francés que exige a las actividades ruidosas la realización de un estudio de impacto ambiental, el cual incluirá su sometimiento a consulta pública, todo ello con carácter previo al otorgamiento de la autorización. Regula de modo particular la contaminación causada por el transporte aéreo disponiendo que los titulares de la explotación de aeropuertos estarán obligados a contribuir con los gastos realizados por los vecinos a fin de atenuar la contaminación acústica, para lo cual dispone la realización de mapas de ruido en el entorno de los aeropuertos a la vez que se establecen vinculaciones con el Código General de Impuestos a efectos de recaudar las tasas respectivas. Asimismo se prevé un régimen especial para el ruido ambiental en inmediaciones de las principales infraestructuras de transporte y en grandes aglomeraciones urbanas.

Se regula de manera detallada la confección de los mapas de ruido y los planes de prevención del ruido ambiental, cuyo objeto radica en prevenir la contaminación, reducir los niveles sonoros y preservar las zonas no contaminadas. Estos planes son sometidos a consulta pública y revisados periódicamente.

Aspectos normativos

La Ley N° 1540/05 -reglamentada por el Decreto 740/07- tiene por objeto prevenir, controlar y corregir la contaminación acústica que afecta la salud de las personas y el ambiente, protegiendo contra ruidos y vibraciones provenientes de fuentes fijas y móviles, en cuyo marco, toda actividad pública o privada y, en general, cualquier emisor acústico sujeto a control por parte del GCBA que origine contaminación por ruidos y vibraciones que afecten a la población o al ambiente y esté emplazado o se ejerza en el territorio de la ciudad, deberá cumplir sus disposiciones.

Resulta interesante destacar que la ley reconoce el derecho de todas las personas, sin obligación de acreditar un interés determinado, a acceder a la información sobre el ambiente en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires, conforme lo establecido en la Leyes 104/00 y 303/00; obligando a la autoridad a desarrollar mecanismos de información a la población sobre la incidencia de la contaminación acústica en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

La norma prevé además la creación de un registro de actividades potencialmente contaminantes, que supone la realización de un Informe de Evaluación de Impacto Acústico, por parte de aquellos que deban registrarse.

En cuanto al transporte, se prevé que todos los proyectos o modificaciones de los recorridos actuales de transporte, público y privado, y vías de circulación entre las que se incluyen las autopistas, autovías, carreteras, líneas férreas, aeropuertos, subterráneos y puertos, deberán incluir un estudio específico de impacto acústico y medidas para la

prevención y reducción de la contaminación acústica mediante la investigación e incorporación de mejoras tecnológicas en las cuestiones de instalaciones, desarrollo de actividades, y en los procesos de producción.

Por su parte, en cuanto al ruido de vehículos de tracción mecánica, se establece que los mismos deberán mantener en buenas condiciones de funcionamiento los elementos capaces de producir ruidos, con la finalidad de que el nivel sonoro emitido por el vehículo en su situación más desfavorable de marcha no exceda los valores límite de emisiones establecidos en la reglamentación. Asimismo, como se anticipó, la Ley 2265/2007 que establece la Verificación Técnica Vehicular obligatoria resultando aplicable a todos vehículos y motovehículos radicados en la Ciudad de Buenos Aires o que circulen por la misma, establece la aplicación de la Ley 1540 para los ruidos provenientes de automotores.

A efectos de que lo anteriormente enunciado pueda concretarse, se prevé la realización de una revisión técnica periódica, así como medidas específicas a aplicarse por los vehículos de las fuerzas de seguridad, servicios de extinción de incendios y de urgencias. Como complemento de lo anterior, la revisión técnica aleatoria sobre fuentes móviles, constituye una facultad a cargo de la autoridad de aplicación.

De acuerdo a lo expuesto, y teniendo en cuenta la experiencia comparada, en el proceso de elaboración del Código Ambiental han de tenerse en cuenta los conflictos puestos de manifiesto tanto en la justicia como en la administración (reclamos efectuados al GCBA por ruidos molestos) a fin de proponer regulaciones superadoras de los mismos, y cuyos umbrales consideren las normativas y recomendaciones internacionales, con particular atención en la protección de la salud.