

VIII. Políticas y medidas para corregir los efectos del ruido

8.1. Introducción

A lo largo de las páginas que anteceden ha quedado claro que el ruido se ha convertido en un problema importante, incluso grave, en las sociedades actuales. Aún no tenemos conciencia de que esto sea así. Cuando se ha planteado este problema los políticos han mirado para otro lado y les ha costado reconocer la realidad. No se trata simplemente de un problema de estética, o de una molestia que va unida al desarrollo; es un problema más grave, que repercute en el órgano auditivo, en la salud, en el rendimiento del trabajo, en la convivencia. Es un mal que crea desasosiego, impide la concentración y el sueño, y mediatiza los procesos de comunicación. Por un lado somos conscientes de que el fenómeno del ruido no puede ir a más, y por otro, que las fuentes que lo provocan, como son el tráfico rodado, el ferrocarril o la aviación, forman parte de la cultura y de los avances de las sociedades modernas. Es un dilema de difícil solución. Hay muchos intereses económicos y valores culturales para tomar soluciones drásticas, como la reducción del tráfico rodado, o la aplicación de una nueva normativa en la construcción de viviendas, aunque, en contrapartida, crecen las presiones de ciertos grupos sociales que instan a anteponer ciertos derechos individuales y sociales a estrategias económicas y de desarrollo.

Dos son los planos en los que se plantean y discuten las posibles medidas para luchar contra los efectos del ruido y su tendencia al incremen-

to. Uno es de carácter general, que plantea la erradicación del problema mediante medidas de obligado cumplimiento, y que deberían ser aplicadas en los distintos países; y otro, de carácter más local, que pretende incidir de forma más puntual en los efectos que se generan en zonas concretas, los llamados puntos negros.

8.2. Medidas generales para luchar contra el ruido

En el plano general es importante recordar lo que hace unos años señalaba el *Libro Verde* de la Comisión Europea que, además, se titulaba Política futura de lucha contra el ruido. En dicho documento, además de la legislación y de los criterios de calidad, se planteaban unos instrumentos básicos: reducir el ruido en la fuente; limitar la transición del ruido a las personas, y reducir el ruido en el punto de recepción.

La reducción del ruido del tráfico en la fuente pasa por la minoración de la emisión del ruido del motor, por un control del contacto del neumático con la superficie, disminución de la velocidad y control del tráfico rodado. A su vez, la limitación de la transmisión del ruido a las personas debe ser el resultado de la colocación de barreras entre la fuente y los afectados. Finalmente, se reduce el ruido en los puntos de recepción creando unos buenos aislamientos en los edificios. Tal como señala este documento, los instrumentos desarrollados para la aplicación de estos métodos incluyen «normas de emisión para fuentes individuales fijadas generalmente en la legislación, normas de emisión basadas en criterios de calidad para el ruido, planificación de la utilización del suelo, medidas de infraestructura, instrumentos económicos, procedimientos operativos, investigación y desarrollo y acciones de educación y formación» (LV, 8).

La planificación territorial es una de las formas más eficientes de reducción del ruido, y puede ser utilizada para evitar que surjan nuevos problemas. Es una medida que tendrá efectos positivos a medio y largo plazo, aunque los resultados no se van a notar de forma inmediata. La restricción en la utilización de los suelos, donde ya se han detectado grandes niveles de

ruido, la reducción de la implantación de nuevas fuentes generadoras de ruido y la preservación de zonas con bajos niveles de ruido, son algunas de las acciones que se aconsejan programar.

En el campo de las infraestructuras, las soluciones se reducen a estas dos categorías: limitar la transmisión del ruido con muros, túneles, zanjas, o aislamiento de los edificios; y proyectar revestimientos de las calzadas, o de los ferrocarriles, para reducir el ruido en la fuente. Los procedimientos operativos, como la reducción de la velocidad o circular con los vehículos en las condiciones técnicas que prescriben las normas sobre todo en lo que afecta a las motos, serían medidas importantes para mejorar los niveles.

No está claro cómo aplicar los incentivos económicos, pero desde luego habría que sancionar al que no cumpla con las normas, e incentivar a todos aquellos que creen espacios más silenciosos. Se plantea también compensar a las personas afectadas por el ruido, pero esto sería reconocer que pagando se ha evitado el problema, lo que no es verdad.

Hay que tener una cierta fe en la ciencia y en la tecnología, máxime en un campo en el que todavía se ha investigado poco. El reto de los vehículos de motor ha sido y sigue siendo el consumo y, en menor medida, el ruido, porque no ha tenido un coste económico. Pero será un problema importante a considerar por los fabricantes, si así se lo plantea la sociedad.

Pero para que el ruido sea considerado como un verdadero problema social hace falta información y educación. Información sobre los niveles de ruido que soportan las sociedades modernas y los efectos que produce; y formación para cultivar en cada uno de nosotros los valores de una sociedad menos ruidosa.

La Directiva Comunitaria, que todavía se mantiene en un campo general, es mucho más concreta, y obliga a los Estados miembros a actuar en una doble dirección; que elaboren planes de acción en unos plazos y en unos marcos territoriales bien definidos; y que se dé un alcance social a la información, poniéndola en conocimiento de los ciudadanos y haciéndola disponible a través de publicaciones periódicas. Los planes de acción, además de la descripción del territorio, deberán contener un elenco de acciones en las

que se deben contemplar medidas tales como regulación del tráfico, ordenación del territorio, aplicación de medidas técnicas en las fuentes emisoras, selección de fuentes más silenciosas, reducción de la transmisión de sonido, control del ruido, etc.

En un intento de síntesis, *el Informe Dobris* ha recogido en tres apartados las medidas que se podían adoptar: medidas técnicas, medidas administrativas y medidas relacionadas con la educación y la información.

Medidas técnicas

1. Planificación de los usos del suelo y orientación de los edificios.
2. Reducción de la emisión mediante la reducción de la fuente.
3. Medidas para obstruir la trayectoria del ruido.
4. Medidas para proteger al receptor involuntario.
5. Reducción del ruido de los neumáticos y desarrollo de nuevos pavimentos más silenciosos.
6. Motores con nueva tecnología.
7. Planes de gestión del tráfico.

Medidas administrativas

1. Imposición o recomendación de límites para los niveles de exposición diurna y nocturna.
2. Establecer criterios y metodologías comunes para la medición del ruido.
3. Control en la fuente de las emisiones de ruido para los vehículos de transporte.
4. Especificación legal de las emisiones máximas de ruido por parte de los productos.
5. Requisitos mínimos en las propiedades acústicas de los edificios, como parte de los códigos nacionales de construcción.

6. Poder de las autoridades locales para controlar el ruido de actividades recreativas mediante sistemas de concesión de licencias (por ejemplo, conciertos de música rock).

7. Imposición de límites de velocidad.

8. Aplicación rápida y eficiente de las normas vigentes.

Educación e información

1. Mejorar el control de ruido en las áreas urbanas.

2. Aumentar el número de expertos en ruido.

3. Iniciar actividades de investigación y desarrollo.

4. Promover la sensibilización de la opinión pública facilitando información objetiva; por ejemplo, sobre las medidas adoptadas contra el ruido y el número de quejas recibidas.

5. Influir en la conducta de las personas para evitar la generación de ruido.

8.3. Medidas propuestas por los ayuntamientos

En el plano local, los ayuntamientos han propuesto diversas medidas de actuación.

El informe de Valencia ve en los pavimentos y en los paneles absorbentes una de las primeras medidas a adoptar para reducir el ruido en la ciudad. Señala, a este respecto, que «en base a los excelentes resultados de disminución de niveles sonoros obtenidos con el empleo de pavimentos que atenúan acústicamente el ruido en rodadura de los vehículos, y a la colocación de paneles fonoabsorbentes en túneles y pasos subterráneos se proponen estas medidas como primer paso para, de forma global, reducir el nivel sonoro de la ciudad.» (MAV, 2000-2001: 37).

El informe de Bilbao entiende que, si se pretende aplicar la información del mapa de ruidos de forma óptima, no se deben desestimar sus poten-

cialidades en dos niveles; como herramienta de planeamiento para evitar la proliferación de nuevos focos de ruido, y como herramienta de intervención, para abordar planes de actuación en la reducción de niveles sonoros ambientales. El campo en el que hay que actuar es muy amplio y exige medidas muy concretas:

a) *Respecto a las edificaciones*, la situación es diferente si se trata de viviendas en construcción o de edificios ya construidos. En relación a los primeros hay que aplicar medidas muy estrictas para que no se superen los niveles establecidos; en caso de no hacerlo, se deberán exigir medidas de aislamiento adicionales en las fachadas de los edificios, acordes a los niveles sonoros de la zona. En las viviendas ya construidas se deberá actuar creando ayudas para mejorar el aislamiento de las fachadas. Especial cuidado habrá que tener en la protección del ruido en los edificios catalogados de alta sensibilidad, como hospitales, escuelas o colegios, y que se encuentran ubicados en zonas ruidosas; debería ser prioritario estudiar actuaciones encaminadas a la rehabilitación acústica de sus fachadas.

b) *El tráfico*, como principal factor de contaminación acústica en la ciudad, deberá ser tratado según los condicionantes de cada lugar. En unos casos, por ejemplo, en el extrarradio, puede ser una buena solución la ubicación de pantallas acústicas al borde de carreteras; en las vías urbanas, la alternativa puede consistir en el soterramiento de las vías de tráfico; y, en todo caso, se deberá controlar la velocidad, evitando, también, pavimentos en mal estado, y potenciando el empleo del transporte público, o de otros medios menos ruidosos, como las bicicletas. Pero, muchas veces, el problema no radica en la velocidad, sino en los malos hábitos de los conductores que provocan aceleraciones y frenazos innecesarios; emiten señales para saludar, celebrar u ofender, o circulan con las ventanas abiertas emitiendo música a un volumen que tiene como objetivo llamar la atención o molestar. La peatonalización de calles, la velocidad controlada y las campañas de sensibilización, deberían formar parte de los programas de actuación de los responsables políticos. Dos campos importantes de actuación serían: el control de las motos que circulan con el escape libre, y la recogida de basuras, que todavía se realiza en condiciones muy ruidosas. En ambos focos se puede reducir el ruido.

c) *Otros campos* en los que todavía se puede avanzar bastante son la reducción del ruido del ferrocarril que circula por la ciudad, la actividad industrial y las obras. Se puede reducir el ruido que produce el ferrocarril que circula por la ciudad, mediante el soterramiento de los raíles y las pantallas. El ruido de la industria se ha de conocer de forma puntual para actuar sobre él; y respecto a las obras, la Administración goza de todo el poder para conceder los permisos y determinar los equipos que se han de emplear para hacer menos ruido en el trabajo.

d) El ruido que genera *la actividad en los edificios*, ya sea para diversión, o como consecuencia del trabajo, debe tener su tratamiento específico. Se puede evitar la salida al exterior de los ruidos que se generan en estos locales manteniendo las puertas de acceso y las ventanas cerradas. Es también importante regular la concesión de nuevas licencias.

e) *La gente*, como señala el informe de Bilbao, es el origen principal de la generación de la contaminación por ruido, por eso debe ser objeto de una atención especial para reducirlo. El cambio de cultura debe ser la base sobre la que se fundamente una ciudad acústicamente sostenible. Ésta es la teoría, pero, ¿cómo hacer que la gente cambie sus hábitos? ¿Cómo conseguir valorar del mismo modo el ruido que padecemos que el que provocamos a los demás? Desde luego no existe una respuesta, como demuestran los muchos años que se llevan trabajando sobre este problema. Hay, no obstante, algunas líneas que se podrían desarrollar:

1. Diseñar campañas de información, divulgación y sensibilización contra el ruido.
2. Elaborar libros divulgativos de fácil lectura y en lenguaje coloquial, que recojan los problemas de la contaminación acústica ciudadana.

El *Ayuntamiento de Barcelona* está dando una importancia capital a los temas de formación, concienciación e información de la ciudadanía, por la responsabilidad que tiene la población en todo lo referente al ruido. Si analizamos cuáles son los focos nos daremos cuenta de que en la mayoría de los casos están relacionados con nuestra actividad: desplazamientos, comunicación, trabajo, ocio, relaciones, etc. De ahí el empeño de implicar a los ciudadanos en la solución del problema a través de tres líneas de actuación:

Las actividades de formación. Independientemente de las actividades concretas que cada ayuntamiento programe, es importante que se conciencie a la población, así como que se introduzcan programas de esta naturaleza en la formación escolar. Ejemplo de lo que se puede hacer en este campo nos lo da este Ayuntamiento, que ha programado cursos para conductores de vehículos de emergencia, con avisadores acústicos; cursos para jóvenes, como potenciales usuarios de motocicletas; información al público con folletos y libros, en los que se recogen los niveles de ruido de diversas actividades, así como medidas que hay que tomar para disminuirlo.

Las actividades de concienciación pretenden incentivar ciertos comportamientos y compatibilizar conductas para que no pongan en conflicto intereses y usos del espacio. La bondad del clima mediterráneo y una cultura que impulsa a fijar en la calle una buena parte de nuestra actividad social, confluyen para crear espacios ruidosos que son normales para el que participa en ellos, pero molestos para los demás. Armonizar estos dos aspectos, vida en la calle y respeto a los derechos de los demás, debe ser un objetivo prioritario de las administraciones públicas. El Ayuntamiento de Barcelona ha puesto en marcha varias campañas, una de las cuales ha estado orientada a las terrazas de bares y restaurantes. Éste es un ejemplo que se puede multiplicar con otras campañas que tengan objetivos muy similares. En este campo es importante reivindicar el derecho de los ciudadanos a la calle y a los paseos, espacios que habitualmente son invadidos por terrazas, condenando a los viandantes a desviarse del camino, para no interferir a los que están bebiendo o comiendo.

Las actividades de información pretenden incorporar sistemas ágiles y completos que den cuenta de todo lo referente al ruido de la ciudad: mapas, mediciones puntuales, legislación, actuaciones municipales, instituciones que pueden aconsejar, etc. Es un medio que puede ser útil tanto para el ciudadano en general, que quiere hacer patente una protesta por una molestia, como para el proyectista o promotor, que precisa de información sobre el ruido de la ciudad para programar una obra. Una página web bien diseñada puede ser un instrumento muy valioso para cumplir con este objetivo. Pero, ¡cuidado!, que no todo el mundo tiene ordenador. Este método de comunicación, que es importante, hoy por hoy sólo llega a unos pocos.

A todo esto habría que añadir que no es suficiente lanzar programas, diseñar estrategias o concebir buenas campañas; hay que ir más allá, y conocer cómo han llegado a la población todos estos medios; la actitud que se ha despertado ante ellos, el interés con que han sido recibidos y, sobre todo, el grado de eficacia con que han sido desarrollados. El recorrido final es que la información llegue a la población para que tome conciencia del problema y lo haga suyo. Que sienta que todo esto le afecta como agente activo y pasivo, y que su solución depende, en parte, de la responsabilidad y de la conciencia con la que asuma el problema.

El *Ayuntamiento de Madrid* se ha mantenido más en la línea de los principios y ha resumido su estrategia en un *Libro Blanco de la Contaminación Acústica*. Su gran preocupación es la legislación y, sobre todo, ampliar y mejorar los sistemas de medición. Con buen criterio señala la importancia de la normativa, pero, añadimos, hay que contar también con una firme voluntad política para aplicarla. Aboga por una cierta homogeneización de los métodos y de las normas, aunque solicita flexibilidad a la hora de establecer límites o niveles de contaminación. Considera que la legislación acústica ambiental «debe ser un cuerpo legislativo vivo y, por tanto, susceptible de actualización y mejora en función de la evolución de los conocimientos, del estado del arte de la técnica y de las necesidades de la población receptora en cada momento» (LB, pág. 91). Desde luego que no es un tema sobre el que nos podemos cerrar en banda, pero sería muy peligroso abrir la puerta para que cada ayuntamiento haga la regulación que más le convenga. Hay que estar abiertos a la puesta en marcha de nuevas tecnologías, pero ello no significa que los políticos las utilicen como coartada a su mala gestión. Todos estos temas son de una gran sensibilidad social y susceptibles de manipulación política, por eso se han de separar claramente estos dos aspectos: las soluciones técnicas y la capitalización política.

Suscribimos como principio general que «la lucha contra el ruido en las ciudades exige la aplicación coordinada de un amplio conjunto de medidas técnicas, administrativas, educativas y de gestión; y todo ello enmarcado en una firme decisión política de aplicar de forma continuada dichas acciones» (LB, pág. 92); pero se deben precisar las medidas que en cada momento pueden ser más eficaces. Hacer que en nuestras ciudades se pueda vivir es apostar

por un desarrollo urbanístico equilibrado. La peatonalización de determinadas zonas urbanas, mayor presencia de espacios abiertos, potenciación del transporte público, mejora en la calidad de las edificaciones, son algunas de las medidas a tomar. Puede resultar problemático, o difícil, aplicar alguna de estas medidas en los espacios urbanos consolidados, pero es una necesidad hacerlo en las zonas de expansión y de crecimiento.

El Ayuntamiento de Madrid parece que ha adquirido un cierto compromiso con el tráfico rodado, como principal componente de la contaminación acústica urbana ambiental, proponiendo medidas tales como «templanza de tráfico, e incluso restricciones del uso del vehículo privado a favor del transporte público y potenciación de vehículos eléctricos», pero para pasar de las buenas palabras a la acción no es suficiente decirlo, hay que buscar los métodos para aplicarlo y garantizar su eficacia. Todo esto es hoy por hoy un enigma.

También *las ciudades pequeñas* han propuesto sus acciones, a corto y medio plazo, que han sintetizado bajo los rótulos de medidas de prevención y medidas correctoras o de actuación.

Entre las medidas de prevención detallan:

1. Someter a una evaluación de impacto ambiental los nuevos proyectos de infraestructuras.

2. Tomar medidas en la construcción de nuevas viviendas, bien corrigiendo el ruido en la fuente, o bien exigiendo medidas adicionales de aislamiento de las fachadas, para garantizar un cierto confort en el interior de los inmuebles.

3. Declaración de zonas especialmente protegidas por el ruido, bien para reducirlo, porque resulta excesivamente elevado, o bien para protegerlas, porque se trata de zonas tranquilas.

4. Valorar en los pliegos de contratación de servicios municipales y de obras la emisión de ruidos por las máquinas y por los equipos que se van a emplear.

5. Regular la emisión de nuevas licencias en planeamiento para obras y locales de ocio, estudiando la repercusión en los niveles de ocio del municipio.

Entre las medidas de actuación o correctoras, las siguientes:

1. Levantar mapas sonoros como fuente para identificar los problemas del ruido y abordar planes de actuación a corto plazo.

2. Rehabilitar acústicamente aquellos edificios sensibles al ruido como hospitales, colegios, bibliotecas, etc, situados en zonas ruidosas, y en los que no se prevén reducciones sonoras a corto y medio plazo.

3. Se aconseja, como conveniente, incorporar los aspectos acústicos a los planes de ordenación del tráfico de la ciudad.

4. Para reducir el tráfico rodado en los cascos urbanos de tráfico intenso, reducir la velocidad, evitar pavimentos en mal estado o empedrados, y potenciar el transporte público.

5. Especial cuidado hay que prestar a la circulación de camiones por la ciudad, a las motos que lo hacen con escape libre, y a la recogida de basuras. Se puede pensar en energías alternativas para la circulación de autobuses; en licencias municipales estrictas para la circulación de este tipo de motos, y en elegir horarios menos molestos para la población en la recogida de basuras.

6. Resulta relativamente fácil regular y controlar el ruido que se produce en el interior de los locales de ocio, pero es mucho más difícil poner límites al ruido que genera la gente que entra y sale de esos locales. Desde luego, el control de licencias para abrir nuevos locales es una medida disuasoria, pero sería mucho más práctico ubicar estas zonas en lugares más apartados, en los que no se pueda molestar a la población. Entre tanto, habrá que hacer algo a través de campañas de sensibilización, a las que, por desgracia, estarán más abiertas y sensibilizadas las personas que sufren el ruido que las que lo generan.

8.4. A modo de conclusión

Está bastante claro lo mucho que se puede hacer para conseguir un tratamiento adecuado del ruido, pero falta por demostrar la voluntad política para hacerlo. Subrayamos este punto, la voluntad política, porque aquí pueden empezar a fallar las soluciones. Cualquier medida, incluso las más avanzadas desde el punto de vista técnico, pueden pasar a mejor vida si no hay voluntad política para aplicarlas.

Hay cuatro campos en los que hay que demostrar de forma meridiana que se quiere abordar el problema del ruido, y que se está dispuesto a tomar las soluciones adecuadas para erradicarlo: el campo del conocimiento, el campo de las normas, el campo de los medios y el campo de las acciones.

El primer campo es el **del conocimiento** del problema o el de la objetivación de los datos. Hay medios técnicos para conocer de forma precisa los niveles de ruido en los que se desarrolla la vida de la ciudad: la situación general de la ciudad y de zonas específicas; las variaciones a lo largo del día y de la noche; el ruido de los días de trabajo y el de los días de ocio; el ruido normal y el que tiene un carácter extraordinario, o anormal; el ruido en verano y en invierno; el ruido cuando se celebra una fiesta local, o cuando no hay ningún evento especial. Todos estos son datos que se tienen que conocer; que deben estar especificados en mapas acústicos suficientemente amplios y detallados; que sigan una lógica común que permita la comparación con los mapas de otras ciudades y de otros países. Un paso más, es poner los datos a disposición de los ciudadanos para que los puedan consultar. Lo que hoy no se justifica es que se anteponga lo político a lo técnico, o que haya que apañar el dato para que no resulte tan criticable para la opinión pública. Tendríamos una garantía de independencia, si los gabinetes técnicos, que miden y elaboran los datos del ruido, fuesen autónomos e independientes, y no tuvieran que consultar con el alcalde o con el concejal de turno, cuándo, cómo y en qué condiciones se van a dar a conocer. Esperemos que este problema se solucione cuando esté en vigor la normativa de la Unión Europea y la nacional, y se aplique por igual a todos la forma de obtención de los datos, de hacerlos comparables y de darlos a conocer.

El segundo campo es el de **las normas**. No se trata de tener la legislación más avanzada, o la más exigente o precisa. Al político se le pide que ponga todos los medios que tiene a su alcance, que son muchos, para cumplir las normas. La contradicción en este campo es real, y parece que hay más interés en demostrar que cada ciudad no es tan ruidosa como se pensaba (o como se dice) que en averiguar si se cumple la norma o no. Animamos a los responsables de las grandes ciudades a que sometan los datos con los que cuentan al estricto control de la ley, distinguiendo no sólo las divisiones gene-

rales, día y noche, laborables y no laborables, sino, también, el perfil de las zonas, teniendo en cuenta las clasificaciones según la sensibilidad. Esto está regulado en muchas comunidades autónomas, pero no se cumple. Una prueba de ello son las múltiples quejas que reciben los ayuntamientos en este campo, y las sentencias que ya se han fallado en su contra. Es curioso, pero dos organismos e instituciones que deberían ir a la par, y que están llamados a colaborar, como son los ayuntamientos y las asociaciones de vecinos contra el ruido, están enfrentados y parece que tienen intereses contrapuestos. Algo está fallando cuando son los representantes de los ciudadanos los que están recordando la legislación y denuncian su incumplimiento. Otro ejemplo significativo. En la Comunidad de Madrid existe una normativa muy estricta sobre el consumo de bebidas alcohólicas que hace poco ha entrado en vigor. Los periódicos ya han dado la señal de alerta y han indicado que sólo se está aplicando en el municipio de Madrid y que el resto de municipios hace caso omiso a esta prohibición. Esto se llama predicar con el ejemplo.

El tercer campo es el de **las acciones concretas** o el de las vías de solución. Como han señalado todos los informes, es muy distinto plantear acciones cuando aún no ha surgido el problema del ruido, o cuando hay que prevenirlo porque todavía se puede, que cuando hay que reducirlo porque va en aumento y resulta perjudicial. En el primer caso, cualquier medida que se tome está justificada, siempre y cuando se antepongan los intereses públicos a los privados. Construir de otra manera, crear zonas ajardinadas, hacer estudios de impacto ambiental; tener en cuenta el ruido en los planes de ordenación del territorio, son medidas ampliamente aceptadas. Planificar y construir con criterios urbanísticos debe ser un principio que se debe observar. Mucho más difícil resulta poner en marcha medidas que van en contra de ciertos hábitos, o suponen un recorte de actividades que realizamos en la ciudad de forma habitual. En este campo hay una distinción básica que ha sido puesta de manifiesto por varios ayuntamientos: las llamadas medidas correctoras y las que tienen como objetivo formar y concienciar a la población.

No se van a repetir las medidas correctoras que han sido detalladas a lo largo de este capítulo, pero sí conviene hacer alguna anotación. La primera, que es distinto aplicar medidas correctoras que no suponen gasto o inversión,

que hacerlo con las que exigen una inversión presupuestaria. Las medidas que no suponen gasto e inversión, y encima están avaladas por la normativa vigente, deben ser aplicadas de forma inmediata. Sistemas eficaces de inspección, unidos a sanciones que insten a los que incumplen la norma a darse cuenta de que sus conductas no son aconsejables, pueden ser medidas que pueden tener una repercusión positiva en la reducción del ruido. Muy diferente es corregir el ruido mediante la toma de decisiones que exigen una inversión. A todos nos gustaría que se tomaran cuanto antes estas medidas, pero debemos aceptar un ranking de prioridades y de tiempos. Desde luego que va a ser casi imposible que se reduzca el ruido en las zonas de alta sensibilidad, en las que están ubicados hospitales y colegios. Las soluciones que se proponen, tales como reducir el ruido en la fuente, o en la transmisión con pantallas acústicas, o con el aislamiento de fachadas, son medidas que exigen altas inversiones, y para las que no siempre se cuenta con dotación. Si por aquí tiene que ir la solución, se ha de poner en conocimiento de la población, indicando hasta dónde pueden llegar las administraciones en la puesta en marcha de estas medidas, y hasta dónde hay que pedir la colaboración ciudadana.

El cuarto campo es **el de la información-formación**. Como se ha demostrado en el capítulo VI los problemas del ruido aún no constituyen una preocupación principal de la conciencia ciudadana, y no lo van a ser hasta que no se informe adecuadamente sobre este tema. Hemos podido sentir la molestia del ruido, más unos que otros. Incluso todos, alguna vez, nos hemos desvelado, o no hemos podido dormir, pero de ahí no hemos pasado a pensar que el ruido podía llegar a ser una enfermedad, física o psíquica; que se podría debilitar sensiblemente nuestra salud, o que estaba repercutiendo en nuestro rendimiento. *En el campo de la información-formación hay todavía un largo camino que recorrer.*

Proponemos estos cuatro grupos de acciones:

a) La primera, que allí donde existen mapas de ruido, o información sobre este tema, se dé a conocer a los ciudadanos. Poner en conocimiento no significa sólo que cualquiera pueda tener acceso a la información, o la pueda consultar. Hay que ir más allá y utilizar todos los medios de difusión de los

que actualmente disponemos: periódicos, radio, televisión, Internet, etc. En definitiva, no se trata de que los responsables políticos y los técnicos que les asesoran cumplan con la obligación formal de informar, sino de que se pongan los medios adecuados para que la información llegue a la población. Los técnicos se suelen quejar de que los medios suelen dar la información de forma sesgada, buscando siempre el lado crítico; es de su responsabilidad que los mensajes reflejen fielmente la realidad y no se tergiversen.

b) Una parte importante del ruido que se genera en las ciudades depende del uso que se hace de los vehículos y de la forma de circular. Formar y educar a los usuarios de automóviles de que cuando se conduce a excesiva velocidad, no se respetan los pasos de peatones, se fuerza la potencia del coche en la arrancada o en las paradas, se abusa de la bocina de forma innecesaria, etc., se está contribuyendo a incrementar el ruido de la ciudad, perjudicando acústicamente a los demás. ¿No sería una buena inversión de los ayuntamientos que tomasen en serio estas cuestiones e hiciesen campañas conjuntas en radio y en televisión, para corregir los abusos que se están dando en este campo? Éste es un problema que afecta a muchos pueblos, y a la mayoría de ciudades, por lo que las campañas deberían ser programadas conjuntamente. El objetivo debería ser educar a toda la población, pero resaltando la incidencia de los grupos que más contaminan: los jóvenes que invaden la calle y consideran como algo normal molestar a los que les circundan; los vecinos que organizan su fiesta y no se dan cuenta de que no participan de la diversión los vecinos que tienen al lado; los desaprensivos, que escuchan con entusiasmo la radio y la televisión, y no quieren saber que al lado de su casa hay otras personas, con otros intereses y con otra organización del tiempo. Estas, y otras muchas circunstancias, habría que tener en cuenta en las campañas para educar en que el ruido es una molestia y perjudica a los demás.

c) Pero la información y la formación sobre el ruido no tiene que reducirse a acciones puntuales; debe ir más allá y formar parte de los valores y de los hábitos de la sociedad. Pasar de la cultura del ruido a la cultura del silencio debería ser un valor importante a alcanzar por nuestra sociedad. Pero este es un objetivo que no se va a conseguir de forma inmediata; tiene

que ser el resultado de efectos combinados en los que debe estar implicada la educación, sobre todo a los niños, con otros valores que apuesten por el respeto a la intimidad personal, la calidad de vida y el bienestar común.

d) Por último, señalar que sería conveniente aprovechar todos los recursos sociales que actualmente existen para aunar esfuerzos y sumar voluntades en pro de una respuesta adecuada para reducir el ruido. En este sentido no es buena medida enfrentarse a las asociaciones contra el ruido, no atender sus quejas o escamotear sus demandas; sería mucho más provechoso escucharlas y consultarlas ante cualquier medida que se vaya a tomar. No en vano son los únicos grupos que tienen una cierta representación social sobre este tema y, además, expresan mediante sus escritos y sus quejas lo que otros ciudadanos no se atreven o no pueden formular.