

---

**ANTECEDENTES**

**ANEJO  
1**

---

## ÍNDICE

---

<b>1. Introducción .....</b>	<b>1</b>
1.1. Antecedentes administrativos.....	1
1.2. Antecedentes técnicos.....	4

### **Apéndice 1. Informe abogacía del estado**

## 1. Introducción

### 1.1. Antecedentes administrativos

En el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 se preveían una serie de importantes actuaciones en la red ferroviaria nacional para modificar radicalmente la situación en la que se encontraban los servicios ferroviarios en el País Vasco, actuaciones que se mantuvieron y ampliaron en el siguiente Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT) y en la figura de planificación vigente en la actualidad, el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI). En dicho plan se incluyen los corredores de altas prestaciones, tanto de viajeros como de mercancías, entre los que se encuentra la Nueva Línea de Alta Velocidad Vitoria-Bilbao/San Sebastián-Frontera Francesa.



En octubre de 1997 INECO redacta el **“Estudio Informativo del Proyecto de Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco”**, cuya Orden de Estudio fue aprobada con fecha 29 de diciembre de 1995, ordenando que se incoase el correspondiente expediente de información pública y oficial de acuerdo con lo establecido en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) y en el Real Decreto 1302/1986 vigente entonces, de evaluación de impacto ambiental.

El citado Estudio Informativo se desarrolló en dos fases, una primera fase de estudio de corredores a escala 1:25.000 y una segunda, más detallada, sobre la alternativa elegida a escala 1:5.000.

Una vez redactado el Estudio Informativo, la Secretaria de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento resuelve su aprobación técnica con fecha 27 de mayo de 1998.

El Ministerio de Fomento resolvió someter a información pública el Estudio Informativo, publicándose la correspondiente Orden Ministerial de fecha 30 de

junio de 1998 en el Boletín Oficial del Estado (B.O.E.) número 177, de fecha 25 de julio de 1998, y en los boletines de Álava, Gipuzkoa y Bizkaia.

Durante el proceso de información pública y oficial se recibieron 696 escritos. Mediante escrito de 9 de diciembre de 1999, el Abogado del Estado-Jefe informó de que el expediente de información pública y oficial del Estudio Informativo del proyecto de Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco había sido tramitado en la forma legalmente prevista en el Real Decreto 1211/1990, Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y en el Real Decreto 1311/1988 de Evaluación de Impacto Ambiental.

**La Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo “Proyecto de la nueva red ferroviaria en el País Vasco”** se formuló por la Secretaria General de Medio Ambiente el 22 de octubre de 2000, y se publicó en el B.O.E. con fecha **6 de noviembre de 2000**.

Mediante Resolución de **24 de noviembre de 2000** (publicada en el BOE de 5-febrero-2001), de la Secretaría de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, **se aprueba el expediente de información pública y oficial y definitivamente el Estudio Informativo (EI) del Proyecto de nueva red ferroviaria en el País Vasco**.

En 2006 el Ministerio de Fomento, el Gobierno Vasco y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) firmaron un convenio de colaboración para la construcción de la línea de Alta Velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián-Frontera Francesa, conocida comúnmente como “Y vasca”.

Durante el desarrollo de los proyectos de la línea, el Ministerio de Fomento y el Gobierno Vasco consideraron conveniente realizar algunas modificaciones sobre el estudio informativo original (aprobado en noviembre de 2000), con el objetivo de mejorar la funcionalidad de la línea y su inserción en el territorio y en el conjunto de la red ferroviaria. A estos efectos fue licitado el contrato **“Estudios Complementarios de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco”**, del que con fecha 23 de Julio de 2007 resultó adjudicataria la empresa INECO S.A.,

firmándose el correspondiente contrato el día 23 de agosto de 2007. Dentro de dicho contrato se incluye el presente **“Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga - Oiartzun – Lezo”**.

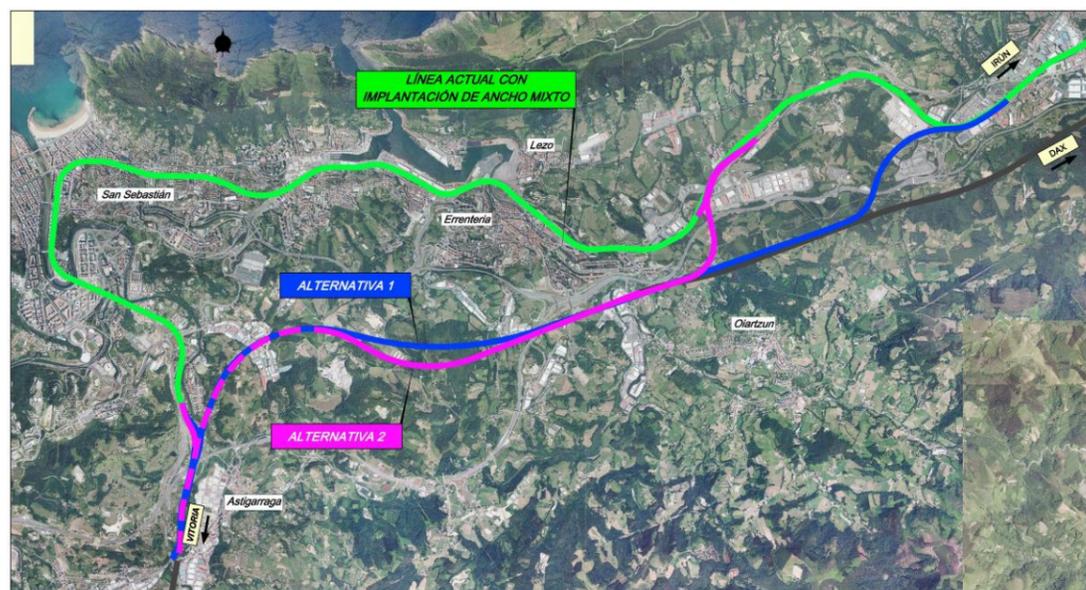
Los objetivos principales marcados en el contrato son los siguientes:

- Analizar la eliminación de circulaciones de mercancías por el casco urbano de Donostia-San Sebastián.
- Estudiar las posibles conexiones de la red convencional y la nueva red de alta velocidad para optimizar la capacidad y funcionalidad para el transporte de mercancías y viajeros entre Francia y el interior de España.
- Transformar el PAET previsto en Ezkio-Itsaso en estación de viajeros.

Los dos primeros aspectos afectan directamente al ámbito de las actuaciones previstas en San Sebastián y entre Astigarraga, Oiartzun y Lezo, por lo que se tratan conjuntamente en el Estudio objeto del presente documento. El tercero se encuentra muy separado geográficamente y ha sido objeto de otro Estudio Informativo cuya Declaración de Impacto Ambiental ha sido publicada en el BOE de 25 de marzo de 2013.

Adicionalmente a finales de 2011 se decidió la **instalación de un tercer carril en la actual línea convencional entre Astigarraga e Irún**, lo que permitiría que los trenes de alta velocidad que utilicen la nueva infraestructura efectúen parada comercial en el centro de San Sebastián (estación de Atocha), continuando a Irún y a Francia sin necesidad de efectuar inversiones de marcha ni maniobras de cambio de ancho. Esto supone la supresión de la nueva estación prevista en Astigarraga, determinando un **sustancial cambio en las condiciones de contorno funcionales de este ámbito, respecto a las consideraciones realizadas en el Estudio Informativo aprobado en noviembre de 2000**.

Esta revisión de los criterios empleados en la concepción original del estudio supone una modificación en el tramo comprendido entre los pp.kk. 66+000 (final de la estación inicialmente prevista en Astigarraga) y 74+370 (zona previa al denominado túnel 76.2).



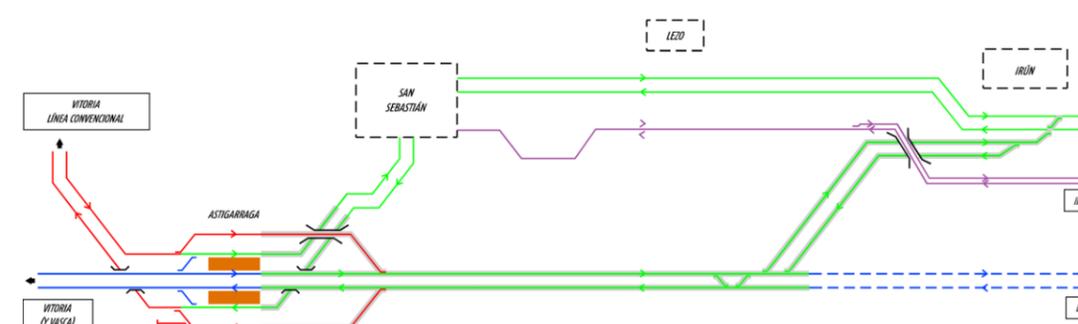
Este hecho motivó la redacción con fecha junio de 2012 del **“Documento de Consulta Ambiental del Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga - Oartzun – Lezo”** que se justifica según lo expuesto en el Real Decreto Legislativo 1/2008<sup>11</sup>, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos que ha sido modificado por la Ley 6/2010, de 24 de marzo. Mediante dicho documento se solicitó la determinación por parte Órgano Ambiental Competente de la necesidad de sometimiento o no de la nueva solución a un nuevo procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Con fecha 18 de diciembre de 2012 se remitió de nuevo a la Subdirección General de Evaluación Ambiental una nueva versión del Documento de Consulta

Ambiental, corrigiendo una serie de deficiencias de las que dicho organismo había solicitado subsanación. Poco después, con fecha 24 de enero de 2013 se inició el periodo de consultas sobre las implicaciones ambientales del proyecto a las personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas.

Con fecha 5 de julio de 2013 se produjo el pronunciamiento del Órgano Ambiental Competente, declarando que en virtud del artículo 17 del Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, se adopta la decisión de someter el **“Estudio Complementario de la Nueva Red Ferroviaria del País Vasco. Tramo: Astigarraga - Oartzun – Lezo”** al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental establecido en la sección 1ª del capítulo II de la citada norma, trasladando la amplitud y nivel de detalle mínimos que debe darse al Estudio de Impacto Ambiental, así como las respuestas recibidas a las consultas realizadas.

En este contexto, en septiembre de 2014 se redactó el “Estudio Informativo Complementario de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Astigarraga-Oartzun-Lezo”. Concluida la redacción del Estudio, fue sometido a los procesos de Información Pública y Audiencia, se recibieron las alegaciones y se envió el Expediente de Información Pública y Audiencia al Ministerio de Medio Ambiente con fecha noviembre de 2015.



<sup>11</sup> RDL 1/2008 ha sido derogado por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre de evaluación de impacto ambiental. El citado Estudio Informativo se tramitó por el RDL 1/2008, al no serle de aplicación la Ley21/2013 según la Disposición transitoria primera. Régimen transitorio.

Posteriormente fue emitida contestación por parte del citado Ministerio solicitando documentación adicional para poder realizar una correcta evaluación ambiental y formular la DIA, documentación adicional que no fue remitida quedando paralizado el proceso hasta la fecha debido a las numerosas afecciones que suponía la ejecución del proyecto en revisión.

Desde la Comisión de Técnica de seguimiento del convenio para la construcción de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, se ha instado a que el Ministerio de Fomento impulse este tramo. Debido a ello, se procede a elaborar un nuevo Estudio Informativo que resuelva los inconvenientes surgidos durante la información pública de 2015 e incorpore la situación actual y planificada de la red ferroviaria española y su futura conexión con Francia.

## 1.2. Antecedentes técnicos

Para la redacción del presente Estudio Informativo se han tenido en cuenta los estudios, documentos y proyectos que se citan a continuación:

- *Estudio Informativo del Proyecto de Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, octubre de 1997.*
- *Declaración de Impacto Ambiental del Estudio Informativo del Proyecto de Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, de fecha 22 de octubre de 2000 (B.O.E. de 6 de noviembre de 2000).*
- *Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la Comunidad Autónoma del País Vasco (P.T.S.).*
- *Plan Territorial Sectorial Agroforestal de la Comunidad Autónoma del País Vasco aprobado con fecha 16 de septiembre de 2014.*
- *Plan Director de Transporte Sostenible de Euskadi 2030 aprobado con fecha 13 de junio de 2017.*
- *PTS Ordenación de Márgenes de los Ríos y Arroyos de la CAPV. (Vertiente Cantábrica).*
- *Legislación y Normativa Técnica vigente, tanto a nivel Estatal como Autonómico y Provincial.*
- *Planes Urbanísticos de los municipios atravesados por las alternativas de trazado.*
- *Proyecto Funcional para la integración del tramo Astigarraga-Irún en la Nueva Red Arterial Ferroviaria en el País Vasco.*
- *Proyecto Constructivo para la implantación del ancho estándar en el trayecto entre Astigarraga-Irún. Infraestructura y vía (en redacción).*
- *Estudios complementarios de definición de la Sección Internacional de la conexión ferroviaria binacional Vitoria - Dax en el horizonte 2020.*
- *Estudio de mercado de viajeros y rentabilidad económico-social y financiera de la LAV Madrid-Burgos-País Vasco, en redacción por Adif Alta Velocidad.*
- *Estudio de rentabilidad de la LAV Valladolid-Burgos-Vitoria (2017).*
- *Actualización del estudio de rentabilidad de la LAV Vitoria-Bilbao-San Sebastián (en redacción).*
- *Estudio del transporte de viajeros en el Corredor Atlántico. Horizontes 2025 y 2040 (en redacción).*
- *Estudios técnicos de adecuación del complejo ferroviario Hendaya – Irún en el horizonte de puesta en servicio de la Y vasca (2014).*
- *Estudio de capacidad de la futura conexión Vitoria–Dax (2014).*
- *Estudios de mercado y tráfico en el corredor atlántico europeo de mercancías (2013 y actualización 2015).*
- *Proyecto de Construcción de Plataforma en La N.R.F.P.V. Tramo: Hernani-Astigarraga - Fase 2*

# APÉNDICE 1. INFORME ABOGACÍA DEL ESTADO

R.D.O.

1243/19

La Abogacía del Estado ha examinado su consulta sobre **el régimen legal que, en cuanto a la evaluación del ruido ambiental, se aplica a los estudios informativos de carreteras e infraestructuras ferroviarias**. En concreto, en el escrito de consulta se formulan estas **cuestiones**:

*- Si los métodos comunes de evaluación solo son de aplicación preceptiva para la confección de los mapas de ruido.*

*- Si, en consecuencia, para el resto de actuaciones de control de las emisiones de los diferentes emisores acústicos, incluida la planificación acústica, pueden utilizarse otros métodos diferentes de los comunes, aunque son recomendados los comunes.*

#### ANTECEDENTES

El 31 de diciembre de 2018 **ha entrado en vigor la Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a la evaluación del ruido ambiental.**

Como consecuencia de ello, **se ha suscitado en ADIF e INECO** la cuestión de si el método de evaluación del ruido denominado **Cnossos-UE** (descrito en la Orden PCI/1319/2018) **debe aplicarse obligatoriamente para la redacción y aprobación de los estudios informativos de infraestructuras ferroviarias** (y, por extensión, para los de carreteras).

1



Con el fin de clarificar esta cuestión, el 29 de enero de 2019 **ADIF remitió un escrito al Ministerio para la Transición Ecológica**. Este escrito:

- Exponía determinados **problemas técnicos y “deficiencias”** del método Cnossos-UE. Por ejemplo, que *“en el caso del ruido ferroviario, es necesario un trabajo previo por parte de las administraciones, consistente en la caracterización acústica tanto de los vehículos ferroviarios, como de las vías, así como la definición de los parámetros de configuración de los modelos, para poder aplicar con garantías de calidad el método Cnossos-UE”*.

- Concluía que *“con objeto de asegurar la calidad de los resultados presentados por las simulaciones acústicas que se realicen en nuestros estudios; mapas estratégicos de ruido, estudios acústicos en el marco de tramitaciones ambientales, proyectos para de definición de medidas correctoras, o en cualquier otro estudio que precise de modelización acústica”*; **ADIF seguiría aplicando el método utilizado hasta ahora (denominado “método holandés”)** hasta que *“se completen los trabajos que permitan la correcta aplicación del Cnossos-UE”*.

En la documentación remitida a esta Abogacía del Estado **no consta que el Ministerio para la Transición Ecológica haya respondido** a ese escrito de ADIF.

Como antecedente, se ha remitido a esta Abogacía del Estado el documento denominado **“Informe Benchmarking. Aplicación Cnossos-UE”**; que es el resultado de una encuesta hecha por ADIF a los miembros de EIM (*European Rail Infrastructure Managers*). En el citado documento se recogen las **respuestas dadas al cuestionario** por *Banedanmark* (Dinamarca), *SNCF Reseau* (Francia), *Infraestructuras de Portugal*

2



(Portugal), *Infrabel* (Bélgica), *BaneNOR* (Noruega), *ProRail* (Países Bajos), *PKP - PLK* (Polonia), *Trafikverket* (Suecia).

Las **conclusiones** del citado documento, con base en las respuestas dadas por los miembros de la EIM, son las siguientes:

- En general, los países que utilizan el método Cnossos-EU lo hacen **sólo para la realización del mapa estratégico de ruido**. Para el resto de estudios (evaluación de impacto, proyectos de barreras...) utilizan sus normas nacionales.
- Los que aún no lo utilizan es porque **no están realizando en la actualidad mapas estratégicos de ruido**. Sólo Portugal no ha transpuesto la Directiva.
- **Ningún administrador de infraestructuras ha clasificado aún sus vehículos de acuerdo al método CNOSSOS**.
- **Todos los administradores reportan deficiencias significativas en los resultados al comparar con los métodos nacionales**
- Estas **inconsistencias se esperan que puedan ser corregidas** en diferentes **grupos de trabajo**, entre los que destacan el de UIC de Noise, el de expertos de RIVM (Organización Nacional de Salud de Holanda) y el grupo de expertos nórdicos de ruido. Según Trafikverket, en agosto de 2019 la Organización Mundial de la Salud publicará un informe con el objetivo principal de desarrollar el “anexo del método de evaluación” de la directiva con el fin de mejorar los métodos para calcular los efectos en la salud.
- Se va a proponer a EIM el seguimiento de todo lo referente al método **CNOSSOS**, y la implicación del grupo de Ruido en el tema. El Instituto Nacional para la Salud Pública y el Medio Ambiente de los Países Bajos ha preparado el informe “Amendments for CNOSSOS-EU: Description of issues and proposed solutions” con las enmiendas al método CNOSSOS y su propuesta de solución.

3

CSV : GEN-42c1-965b-e763-c442-0cad-d422-bb98-99ca

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

FIRMANTE(1) : RAFAEL DOMÍNGUEZ OLIVERA | FECHA : 02/07/2019 18:29 | Sin acción específica



En dicho *Informe Benchmarking*, se alude a **otros problemas técnicos y “deficiencias”** del método Cnossos-EU para su aplicación a las infraestructuras ferroviarias; con **observaciones y comentarios** como estos:

- Los **datos de entrada** para el nuevo método son muy diferentes.
- Los resultados del método NMPB y el uso de los datos tabulados mencionados en el apéndice del CNOSSOS [...] muestran que hay **diferencias significativas** [...] Como consecuencia, no hemos podido todavía aportar datos a las autoridades.
- Una diferencia entre los métodos NMPB y CNOSSOS concierne a la **reflexión entre tren y barrera de ruido** (descrito en la Norma francesa NF-S 31 133 «interacción cuerpo del vehículo-barrera en el caso de una fuente ferroviaria»), la cual no se tiene en cuenta en el Método CNOSSOS.
- Hemos comparado las medidas entre nuestros países y hemos encontrado que, aparentemente, hay una **diferencia significativa** en la rugosidad del carril y las características del material rodante entre Bélgica y Países Bajos. La rugosidad del carril en Bélgica parece ser más baja que en los Países Bajos (probablemente debido a una estrategia de amolado de carriles) [...] Utilizaremos esta base de datos para las correcciones de desigualdades y las campañas de medición, y así también **“afinar” el CNOSSOS** para estar preparados para el próximo mapeo de ruido.
- el CNOSSOS de la UE es una opción, pero, debido a su falta/carencia como método para calcular niveles máximos, **actualmente no es una opción viable**.
- RIVM (nuestra organización nacional de la salud) **ha encontrado errores graves en el método de cálculo del CNOSSOS de la UE**.

4

CSV : GEN-42c1-965b-e763-c442-0cad-d422-bb98-99ca

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

FIRMANTE(1) : RAFAEL DOMÍNGUEZ OLIVERA | FECHA : 02/07/2019 18:29 | Sin acción específica



## CONSIDERACIONES JURÍDICAS

Para mayor claridad, se anticipa que, en relación con las cuestiones planteadas, esta Abogacía del Estado estima lo siguiente:

- La **Orden PCI/1319/2018** obliga a aplicar el método Cnossos-EU para elaborar los **mapas de ruido**; pero no para la **redacción y aprobación de los estudios informativos de infraestructuras ferroviarias o de carreteras**.
- Para redactar y aprobar tales estudios informativos, el método Cnossos-EU es el **“recomendado”**; según establece expresamente el **Anexo IV, apartado A.2, del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre**, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Esta consideración se basa en los siguientes **fundamentos jurídicos**:

### I.- La evaluación del ruido en la redacción de proyectos ferroviarios

La **evaluación del ruido** para una nueva línea ferroviaria se realiza normalmente con la **evaluación de impacto ambiental del estudio informativo** previo al proyecto. Así, el **artículo 5.3 de la Ley del Sector Ferroviario** establece:

*Artículo 5. Planificación de infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General.*

*3. Para el establecimiento de una línea o tramo [...] de la Red Ferroviaria de Interés General [...] será precisa la aprobación, por el Ministerio de*

5



*Fomento, de un estudio informativo, con arreglo a lo previsto en esta ley y a la normativa reglamentaria que la desarrolle [...] En su caso, el estudio informativo **incluira el estudio de impacto ambiental** de las opciones planteadas y constituirá el documento básico a efectos de la correspondiente evaluación ambiental prevista en la legislación ambiental.*

Este precepto de la Ley del Sector Ferroviario **remite a su vez a la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental**; cuyo Anexo VI, establece que el **“estudio de impacto ambiental”** de proyectos deberá incluir, en lo referente al ruido, la siguiente información:

*[...] previsión de los vertidos y emisiones que se puedan dar [...] en especial, **ruidos**, vibraciones [...]*

*Identificación y valoración de impactos, tanto en la solución propuesta, como en sus alternativas [...] Entre las acciones a estudiar figurarán las siguientes [...] La emisión de contaminantes, **ruido**, vibración [...]*

Merece destacarse que la Ley de Evaluación Ambiental **no especifica el método** que debe aplicarse para medir el ruido ambiental del proyecto.

### II.- La evaluación del ruido en la Ley del Ruido

Esa referencia al ruido de la Ley de Evaluación Ambiental **se completa** con el artículo 18 de la **Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido**:

*Artículo 18. Intervención administrativa sobre los emisores acústicos.*

*1. Las Administraciones públicas competentes **aplicarán**, en relación con la contaminación acústica producida o susceptible de producirse por los emisores acústicos, las previsiones contenidas en esta ley y en sus normas de desarrollo en cualesquiera actuaciones previstas en la normativa ambiental aplicable y, en particular, en las siguientes [...]*

*b) En las actuaciones relativas a la **evaluación de impacto ambiental** [...]*

6



Por tanto, *“en las actuaciones relativas a la evaluación de impacto ambiental”* deben tenerse en cuenta las previsiones contenidas en la Ley del Ruido y en sus normas de desarrollo.

A estos efectos, las **normas de desarrollo de la Ley del Ruido** son:

- El **Real Decreto 1513/2005**, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental; cuyo Anexo II ha sido modificado por la **Orden PCI/1319/2018**, de 7 de diciembre.
- El **Real Decreto 1367/2007**, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

### **III.- La regulación aplicable a la evaluación del ruido ambiental**

#### **A) La Directiva 2002/49/CE**

La **Directiva 2002/49/CE**, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, establece en su **artículo 1** que su ámbito de aplicación se refiere a estas **medidas**:

- *“La elaboración de **mapas de ruidos** según métodos de evaluación comunes”*.
- *“Poner a disposición de la población la **información** sobre el ruido ambiental y sus efectos”*.
- *“La adopción de **planes de acción** por los Estados miembros, tomando como base los resultados de los mapas de ruidos”*.

7



#### **B) La Ley del Ruido**

La Ley del Ruido transpuso la Directiva 2002/49/CE; pero **no se limitó a esto**, según explica su Exposición de Motivos:

*“El alcance y contenido de esta ley es, sin embargo, **más amplio que el de la Directiva** que por medio de aquella se traspone, ya que la ley no se agota en el establecimiento de los parámetros y medidas a las que alude la directiva respecto, únicamente, del ruido ambiental, sino que tiene objetivos más ambiciosos”*

En lo relativo a la evaluación acústica, los **artículos 12 y 13 de la Ley del Ruido** establecen:

*Artículo 12. Valores límite de inmisión y emisión.*

*1. Los valores límite de emisión de los diferentes emisores acústicos, así como los valores límite de inmisión, serán determinados por el Gobierno [...]*

*Artículo 13. Evaluación acústica.*

*El Gobierno regulará:*

*a) Los métodos de evaluación para la determinación de los valores de los índices acústicos aludidos en el artículo 12 [...]*

#### **C) El Real Decreto 1513/2005**

Es importante destacar que el **Real Decreto 1513/2005**, como dice en su Exposición de Motivos *“supone un desarrollo parcial de la Ley del Ruido”*.

Mientras que, según se ha expuesto, **la Ley del Ruido** tiene un contenido *“más amplio que el de la Directiva 2002/49/CE”*, el Real Decreto

8



1513/2005 desarrolla la Ley del Ruido **en aquella parte que se corresponde con el contenido de la Directiva 2002/49/CE.**

Por ello, todo el articulado del Real Decreto 1513/2005 se dedica **a regular las tres medidas previstas en la Directiva 2002/49/CE:**

- “*La elaboración de mapas de ruido según métodos de evaluación comunes*”.

[Esto se regula en los artículos 5 a 9, 11 y 12 del Real Decreto 1513/2005].

- “*Poner a disposición de la población la información sobre el ruido ambiental y sus efectos*”.

[Esto se regula en el artículo 4 del Real Decreto 1513/2005].

- “*La adopción de planes de acción por los Estados miembros, tomando como base los resultados de los mapas de ruidos*”.

[Esto se regula en los artículos 5 a 9, 11 y 12 del Real Decreto 1513/2005].

#### **D) La reforma del Real Decreto 1513/2005**

Los artículos 5 y 6 del Real Decreto 1513/2005 establecen lo siguiente en cuanto a los **índices** y **métodos** para evaluar el ruido:

##### **Artículo 5. Índices de ruido y su aplicación.**

1. *Se aplicarán los índices de ruido Lden y Ln, tal como se mencionan en el anexo I, en la preparación y la revisión de los mapas estratégicos de ruido, de conformidad con los artículos 8 y 9.*

2. *Hasta tanto se usen con carácter obligatorio métodos comunes de evaluación para la determinación de los índices Lden y Ln, se podrán utilizar a estos efectos los índices de ruido existentes y otros datos*



*conexos, que deberán transformarse, justificando técnicamente las bases de la transformación, en los índices anteriormente citados [...]*

3. *Para la evaluación del ruido ambiental en casos especiales como los enumerados en el punto 2 del anexo I, se podrán utilizar índices suplementarios.*

4. *Para la planificación acústica y la determinación de zonas de ruido, se podrán utilizar índices distintos de Lden y Ln.*

##### **Artículo 6. Métodos de evaluación de los índices de ruido ambiental.**

1. *Los valores de Lden y Ln se determinarán por medio de los métodos de evaluación descritos en el anexo II.*

2. *Hasta tanto se adopten métodos homogéneos en el marco de la Unión Europea se podrán utilizar métodos de evaluación distintos de los anteriores, adaptados de conformidad con el anexo II [...].*

En la **redacción originaria** del Real Decreto 1513/2005, ese **anexo II** al que se remite el citado artículo 6 contenía los “*métodos de cálculo recomendados para la evaluación de los índices de ruido Lden y Ln*”.

Sin embargo, mediante la **Directiva 2015/996/UE**, de 19 de mayo de 2015, se establecen **métodos comunes de evaluación del ruido en virtud de la Directiva 2002/49/CE.**

Esta Directiva 2015/996/UE **sustituye el anexo II** de la Directiva 2002/49/CE y, para transponerla, **obligó a sustituir también el anexo II del Real Decreto 1513/2005;** lo que se hizo mediante la **Orden PCI/1319/2018**, de 7 de diciembre.

(La habilitación normativa para reformar el anexo mediante Orden deriva de la disposición final 2ª del propio Real Decreto 1513/2005).

El **actual anexo II del Real Decreto 1513/2005**, modificado por la Orden PCI/1319/2018, establece que “*Los valores de Lden y Ln se determinarán*



mediante un cálculo en el punto de evaluación, según el método estipulado en el capítulo 2 y los datos descritos en el capítulo 3. Las mediciones podrán realizarse conforme a lo estipulado en el capítulo 4”.

En consecuencia, conforme a la Directiva 2015/996/UE, desde el 31 de diciembre de 2018 **es obligatorio (“se determinarán”) aplicar el método de evaluación previsto en ese anexo II (el denominado método Cnossos-EU).**

#### E) El Real Decreto 1367/2007

Como dice su Exposición de Motivos, este Real Decreto tuvo “*como principal finalidad completar el desarrollo de la citada Ley (del Ruido)*”.

El artículo 4 del **Real Decreto 1367/2007** establece:

*Artículo 4. Aplicación de los índices acústicos.*

*[...] 2. En la evaluación del ruido, para verificar el cumplimiento de los valores límite aplicables a los emisores acústicos, que se establecen en los artículos 23 y 24, se aplicarán los índices acústicos que figuran en las correspondientes tablas del anexo III, tal como se definen en el anexo I del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, y en el anexo I de este real decreto respectivamente, evaluados de conformidad con lo establecido en el anexo IV.*

Ese **artículo 23 del Real Decreto 1367/2007** regula los “*valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias*” y establece:

*“[...] Las nuevas **infraestructuras viarias, ferroviarias o aeroportuarias** deberán adoptar las medidas necesarias para que no transmitan al medio ambiente exterior de las correspondientes áreas acústicas, niveles de ruido*

11



superiores a los valores límite de inmisión establecidos en la tabla A1, del anexo III, evaluados conforme a los procedimientos del anexo IV”.

A su vez, el citado **anexo IV del Real Decreto 1367/2007**, en su apartado 2, establece:

#### *ANEXO IV*

*Métodos y procedimientos de evaluación para los índices acústicos*

*A. Métodos de evaluación para los índices de ruido*

*[...] 2. Métodos de cálculo de los índices Ld, Le y Ln .*

*Los métodos de cálculo **recomendados** para la evaluación de los índices de ruido Ld, Le y Ln, son los establecidos en el apartado 2, del anexo II del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre.*

#### **IV.- La evaluación del ruido ambiental a los efectos de la evaluación de impacto ambiental de los estudios informativos de infraestructuras ferroviarias**

Se plantea así la cuestión de qué método debe aplicarse para medir el ruido en la **evaluación de impacto ambiental de un estudio informativo de infraestructuras ferroviarias o de carreteras.**

Como ya se ha anticipado, esta Abogacía del Estado considera que, en la **evaluación de impacto ambiental de un estudio informativo de infraestructuras ferroviarias o de carreteras, no es obligatorio (sí “recomendado”) emplear el método Cnossos-EU; lo que se justifica por las razones siguientes:**

1.- Porque el Real Decreto 1513/2005, y la Orden PCI/1319/2018, solo se aplican **al ámbito que les es propio, es decir, a los mapas de ruido y planes de acción.**

12



2.- Porque, de las definiciones empleadas en el Real Decreto 1513/2005, el estudio informativo sería asimilable a la **“planificación acústica”**; para la que dicho Real Decreto establece que no es obligatorio emplear los índices Lden y Ln.

3.- Porque es la interpretación que, se estima, resulta acorde con el **ámbito de aplicación de las Directivas europeas**, tanto la de evaluación ambiental de proyectos como la de evaluación del ruido.

**Se desarrollan a continuación cada uno de esos argumentos.**

1.- El Real Decreto 1513/2005, y la Orden PCI/1319/2018, solo se aplican al ámbito que les es propio, es decir, a los mapas de ruido y planes de acción.

**El citado artículo 18 de la Ley del Ruido** establece que *“en las actuaciones relativas a la evaluación de impacto ambiental”* se aplicarán (en relación con la contaminación acústica producida por los emisores acústicos) *“las previsiones contenidas en esta ley y en sus normas de desarrollo”*.

Sin embargo, esta Abogacía del Estado considera que esa remisión a las **“normas de desarrollo”** de la Ley del Ruido debe aplicarse teniendo en cuenta **el ámbito de aplicación de la correspondiente norma de desarrollo.**

Como ya se ha expuesto, tras la reforma del **Real Decreto 1513/2005** introducida por la **Orden PCI/1319/2018**, el método Cnosos-EU se ha convertido en **obligatorio**; pero, se estima, esa obligatoriedad debe aplicarse **dentro del ámbito del citado Real Decreto 1513/2005**, que es una norma de desarrollo **“parcial”** de la Ley del Ruido, cuya regulación se circunscribe a los **mapas del ruido, planes de acción e información al ciudadano.**

13



Ahora bien, junto al **Real Decreto 1513/2005**, es el **Real Decreto 1367/2007** el que **“completa”** el desarrollo reglamentario de la Ley del Ruido.

El **artículo 23 del Real Decreto 1367/2007** regula los *“valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias”* y establece que serán evaluados con el método de cálculo del **anexo II del Real Decreto 1513/2005**; si bien el **Anexo IV del Real Decreto 1367/2007** establece que, **en este caso, ese método tendrá el carácter de “recomendado”**.

Dicho de otro modo, puesto que la **Orden PCI/1319/2018 solo ha modificado el Anexo II del Real Decreto 1513/2005 y no ha modificado el Anexo IV del Real Decreto 1367/2007**, sigue en vigor la referencia de esta norma a que, para calcular los *“valores límite de inmisión de ruido aplicables a nuevas infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias”* **el método de cálculo del anexo II del Real Decreto 1513/2005 no es obligatorio sino “recomendado”**.

2.- Las definiciones empleadas en el Real Decreto 1513/2005, el estudio informativo sería asimilable a la “planificación acústica”, para la que dicho Real Decreto establece que no es obligatorio emplear los índices Lden y Ln.

Existe **otro argumento adicional** para sostener que no es obligatorio aplicar el método Cnosos-UE a efectos de **evaluación de impacto ambiental de un estudio informativo de infraestructuras ferroviarias o de carreteras**; en este caso basado en la asimilación del estudio informativo a la **“planificación acústica”**.

En las **definiciones** contenidas en el artículo 3 del **Real Decreto 1513/2005** se mencionan, entre otros, los siguientes conceptos:

14



- **Mapa estratégico de ruido:** un mapa de ruido diseñado para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales para dicha zona.

- **Planificación acústica:** el control del ruido futuro mediante medidas planificadas, como la ordenación territorial, la ingeniería de sistemas de gestión del tráfico, la ordenación de la circulación, la reducción del ruido con medidas de aislamiento acústico y la lucha contra el ruido en su origen.

Pues bien, si el estudio informativo de ferrocarriles o carreteras fuera asimilable a un instrumento de “**planificación acústica**”, le resultaría aplicable el ya citado artículo 5.4 del **Real Decreto 1513/2005**; según el cual, “**para la planificación acústica y la determinación de zonas de ruido, se podrán utilizar índices distintos de Lden y Ln**”. Es decir, puesto que se pueden utilizar índices distintos de Lden y Ln, no resulta obligatorio aplicar un determinado método (Cnossos-EU) que precisamente sirve para calcular esos índices.

Por otra parte, si el estudio informativo no fuera asimilable a un instrumento de “**planificación acústica**”, de los mencionados en el **Real Decreto 1513/2005**; con mayor razón no resultaría obligatorio aplicar el método Cnossos-EU previsto en dicho Real Decreto.

3.- La interpretación propuesta, se estima, es la que resulta acorde con el ámbito de aplicación de las Directivas europeas sobre evaluación ambiental de proyectos y sobre evaluación del ruido.

La interpretación expuesta, además de corresponderse con el sentido literal de las normas estudiadas, se estima acorde con el propio Derecho europeo:

15

CSV : GEN-42c1-965b-e763-c442-0cad-d422-bb98-99ca

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

FIRMANTE(1) : RAFAEL DOMÍNGUEZ OLIVERA | FECHA : 02/07/2019 18:29 | Sin acción específica



- La **Directiva 2011/92/UE**, de 13 de diciembre, sobre **evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente**; obliga a evaluar el ruido, pero **no impone ningún método concreto de evaluación. Tampoco lo hace, según se ha expuesto, la Ley de Evaluación Ambiental.**

- La **Directiva 2015/996/UE**, de 19 de mayo de 2015, sí ha establecido **métodos comunes de evaluación del ruido**; pero, el **ámbito de aplicación** de dicha Directiva se circunscribe a los mapas de ruido, planes de actuación e información a los ciudadanos. Es decir, **no se aplica a la evaluación ambiental de proyectos**. Por ello, **no se correspondería con el Derecho europeo una interpretación que obligara a aplicar el método Cnossos-UE a un ámbito (evaluación ambiental de proyectos) para el que no se exige por el propio Derecho europeo.**

#### V.- Las consecuencias de ser el método “recomendado”

Puesto que el método Cnossos-EU es el “**recomendado**” para evaluar el ruido ambiental a los efectos de la evaluación de impacto ambiental de los estudios informativos de infraestructuras ferroviarias; dicho método debe aplicarse preferentemente a cualquier otro, salvo que exista **una razón objetiva que justifique la aplicación de otro distinto.**

Esta Abogacía del Estado considera que las **dificultades y las “deficiencias”** del método Cnossos-EU (que han quedado expuestas en los antecedentes de este informe y que son apreciadas igualmente en otros países de la Unión Europea) pueden servir para justificar que, hasta que aquellas se resuelvan, se aplique un método distinto al Cnossos-EU.

16

CSV : GEN-42c1-965b-e763-c442-0cad-d422-bb98-99ca

DIRECCIÓN DE VALIDACIÓN : https://sede.administracion.gob.es/pagSedeFront/servicios/consultaCSV.htm

FIRMANTE(1) : RAFAEL DOMÍNGUEZ OLIVERA | FECHA : 02/07/2019 18:29 | Sin acción específica



## CONCLUSIONES

Primera.- La Orden PCI/1319/2018, obliga a aplicar el método Cnossos-EU en el ámbito del Real Decreto 1513/2005 (mapas de ruido y planes de acción); pero no para la redacción y aprobación de los estudios informativos de infraestructuras ferroviarias o de carreteras a los efectos de someterlos a evaluación de impacto ambiental.

Segunda.- Para redactar y aprobar tales estudios informativos, el método Cnossos-UE es el “recomendado”. Así resulta del Anexo IV, apartado A.2, del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas; que no ha sido modificado por la Orden PCI/1319/2018.

EL ABOGADO DEL ESTADO JEFE  
Rafael Domínguez Olivera

SR. SECRETARIO GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS

