

---

**ANEJO Nº1. ANTECEDENTES**

**ANEJO**

**1**

**INDICE**

1. INTRODUCCIÓN.....	1
2. ESTUDIO INFORMATIVO COMPLEMENTARIO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BURGOS – VITORIA, INECO (2018).....	1
3. ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE CONEXIÓN PAMPLONA-Y VASCA (2018).....	2
4. PROYECTOS BASICO Y DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA DE LA CONEXIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BURGOS - VITORIA CON LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE VITORIA – GASTEIZ (2018).....	3
5. ESTUDIO FUNCIONAL DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN VITORIA, INECO (2017).....	3
5.1. DESARROLLO TRABAJOS.....	3
5.2. PROPUESTA FUNCIONAL.....	4
6. ESTUDIO DE DEFINICIÓN DE UNA TERMINAL DE AUTOPISTA FERROVIARIA EN VITORIA-GASTEIZ, 2016, TRN.....	5
7. ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE VITORIA-GASTEIZ (2010).....	5
8. PROYECTO BÁSICO DE PLATAFORMA PARA LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE VITORIA/GASTEIZ. FASE I, ADIF.....	6
9. REGIMEN LEGAL DE EVALUACIÓN DE RUIDO EN ESTUDIOS INFORMATIVOS DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS.....	1

**APÉNDICE 1. INFORME ABOGACÍA DEL ESTADO**

## 1. INTRODUCCIÓN

Con fecha 17 de enero de 2019 se reúne el consejo de administración de la Sociedad Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.

En esta reunión se expone la solución estudiada en el análisis de viabilidad funcional cuya exposición a modo de resumen es la siguiente:

- Tramo Soterrado entre la calle Pedro Asúa y el Bulevar de Salburua (3.610 m).
- Se proyectan dos vías de ancho estándar para viajeros y una vía de tres hilos para tráficos de mercancías y media distancia.
- En los primeros 3 Km las tres vías discurren paralelas y a cielo abierto, en el entorno de la calle Pedro Asúa, la línea se adentra en un falso túnel de 1.226 metros de longitud que desemboca en la estación.
- La futura estación se ejecutará mediante excavación al abrigo de pantallas y estará unos 17 metros por debajo de la cota de calle. Los tráficos de mercancías estarán separados físicamente de la zona de andenes.
- Rebasada la estación, el trazado vuelve a discurrir en falso túnel de 1.460 metros de longitud, el cual se prolonga hasta cruzar bajo el bulevar de Salburua. Pasado el bulevar de Salburua, el ferrocarril sale a superficie mediante una rampa ascendente hasta cruzar sobre el arroyo Errekaleor en viaducto.
- En la estación se disponen cinco vías de ancho estándar (viajeros AV), una vía de ancho ibérico (viajeros convencional) y una vía de tres hilos (mercancías).
- El edificio actual se adapta y se genera un nuevo volumen con dos accesos por el edificio actual y desde el paseo de la Universidad.
- El aparcamiento subterráneo tendrá 400 plazas.
- Las calles transversales en la zona de la estación, que actualmente discurren soterradas, pasarán a discurrir en superficie (Paseo de La Senda, San Antonio, Los Fueros, Rioja y San Cristóbal).

La sociedad acuerda solicitar al Ministerio de Fomento la tramitación del estudio informativo desarrollando esta alternativa.

El presente anejo tiene por objeto realizar un análisis previo de los antecedentes al presente estudio y las diferentes soluciones estudiadas, destacando entre otros los siguientes:

- Estudio Informativo Complementario de la Línea de Alta Velocidad Burgos – Vitoria, en información pública, INECO (2018).
- Estudio Informativo del Proyecto de Conexión Pamplona-Y Vasca (2018).
- Proyectos Básico y de Construcción de Plataforma para la conexión de la línea de alta Velocidad Burgos-Vitoria con la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Vitoria- Gasteiz (2018)
- Proyectos de construcción del tramo Arrazua/Ubarrundia – Legutiano (plataforma y montaje de vía), ADIF.
- Estudio Funcional de la Integración del ferrocarril en Vitoria, INECO (2017).

- Inserción de la Alta Velocidad y Nueva estación de Vitoria - Gasteiz con accesos por Dato y Plaza Green Capital, 2017, Gobierno Vasco.
- Alternativas de conexión de la Alta Velocidad en Vitoria con el tramo Arrazua/Ubarrundia – Legutiano, 2017, Gobierno Vasco.
- Estudio de definición de una terminal de autopista ferroviaria en Vitoria-Gasteiz (2016).
- Propuesta de estación definitiva para Vitoria y fases de ejecución, 2015, Gobierno Vasco.
- Estudio informativo del Proyecto de Integración del Ferrocarril en la Ciudad Vitoria-Gasteiz (2010)
- Proyecto Básico de Plataforma para la Integración del Ferrocarril en la Ciudad de Vitoria/Gasteiz. Fase I. ADIF.

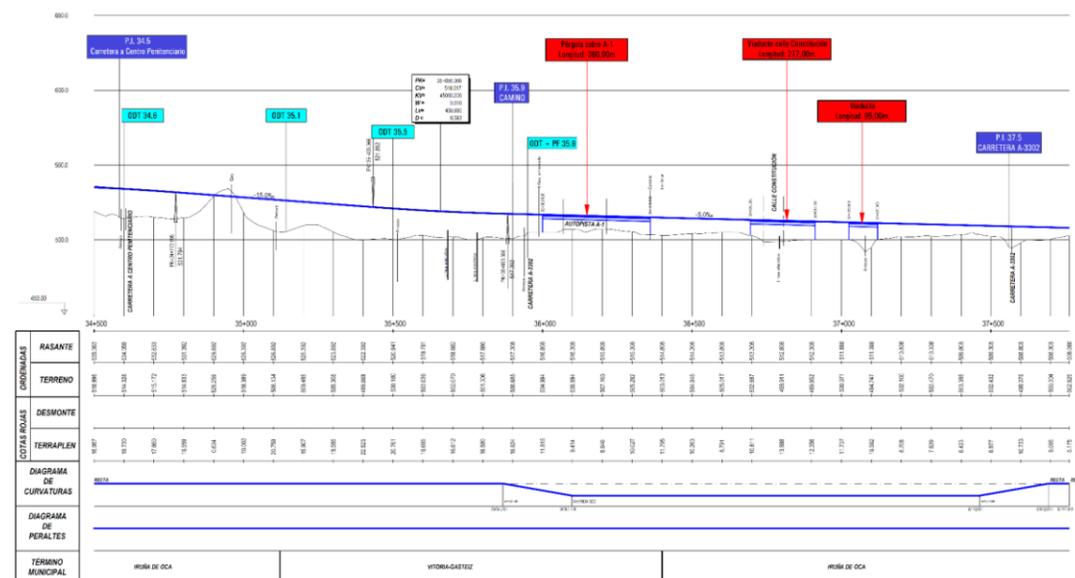
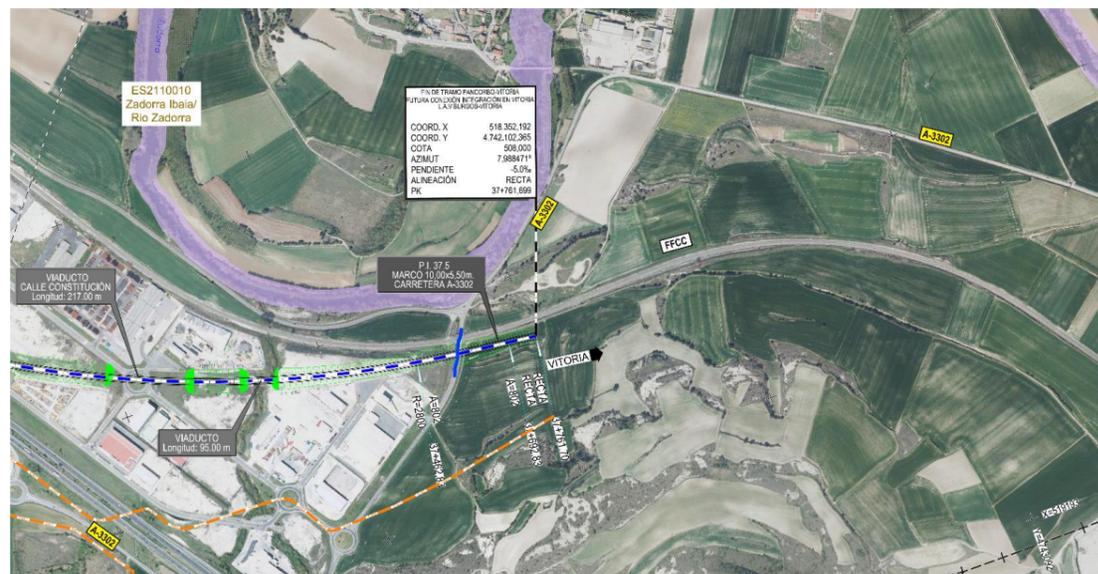
## 2. ESTUDIO INFORMATIVO COMPLEMENTARIO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BURGOS – VITORIA, INECO (2018)

En diciembre de 2015 (BOE de 16 de diciembre), la Secretaría General de Infraestructuras aprobó provisionalmente el "Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Burgos - Vitoria" y se inició con ello el proceso de información pública y audiencia de administraciones del mismo.

El proceso de alegaciones del estudio informativo de 2015 puso de manifiesto la existencia de posibles alternativas a los trazados de los proyectos constructivos que pudieran ser ventajosas, lo que aconseja no solo el estudio de estas alternativas sino de otras posibles que mejoren los trazados hasta ahora estudiados.

Por ello se encomendó a Ineco la redacción de un **nuevo Estudio Informativo del Proyecto de la Línea de Alta Velocidad Burgos – Vitoria**. En virtud de la aprobación provisional del estudio y conforme a lo dispuesto en el Artículo 10 del vigente Reglamento del Sector Ferroviario se somete a información pública dicho estudio **con fecha 10 de enero de 2018**. Actualmente el expediente se encuentra en proceso de evaluación ambiental.

En el final del citado Estudio Informativo se realiza la conexión con el Estudio Informativo del Proyecto de Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco, con una alineación recta en la que se pueda articular las conexiones necesarias con los diferentes estudios en curso en el entorno de Vitoria-Gasteiz, condición que se ha respetado en todas las alternativas propuestas. En los planos siguientes se muestra la zona de conexión.



### 3. ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE CONEXIÓN PAMPLONA-Y VASCA (2018)

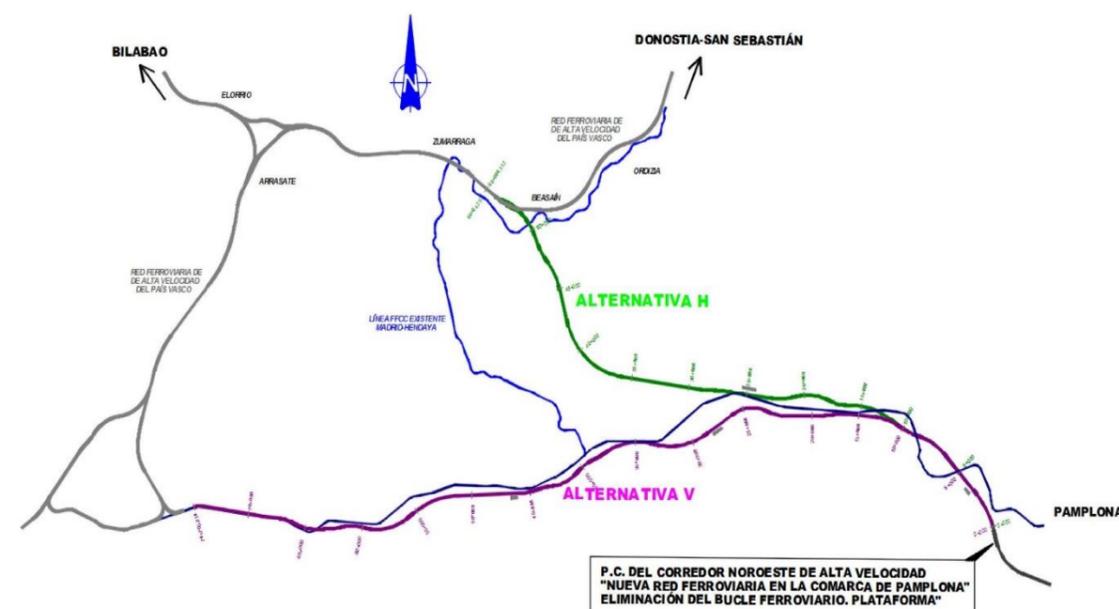
La actuación sobre la que se centra el citado Estudio Informativo consiste en la conexión del Corredor Cantábrico-Mediterráneo con la red ferroviaria de alta velocidad del País Vasco, conocida como “Y Vasca”.

De esta forma, evaluadas las diferentes alternativas planteadas entre Pamplona y la red ferroviaria de alta velocidad del País Vasco se concluyó, como resultado del análisis multicriterio realizado y de las puntuaciones del cuadro resumen de indicadores, lo siguiente:

- La alternativa H es la que obtiene peor puntuación en la mayoría de los indicadores. Su valoración se ve penalizada especialmente en aspectos como funcionalidad, geología y geotecnia, estructuras y túneles, electrificación, presupuesto e interfaz construcción y operación. A favor, presentaba el indicador de trazado, hidrología y drenaje e impacto ambiental.
- La alternativa que globalmente resultó mejor valorada es la alternativa V que discurre aprovechando el corredor del río Arakil.

En consecuencia, se propuso desarrollar en la fase siguiente la alternativa basada en la solución que en este documento se ha denominado Alternativa V.

En virtud de la aprobación provisional del estudio y conforme a lo dispuesto en el Artículo 10 del vigente Reglamento del Sector Ferroviario se somete a información pública dicho estudio con fecha 16 de enero de 2018. Actualmente el expediente se encuentra en proceso de realización.



Esquema general de las alternativas del presente Estudio Informativo

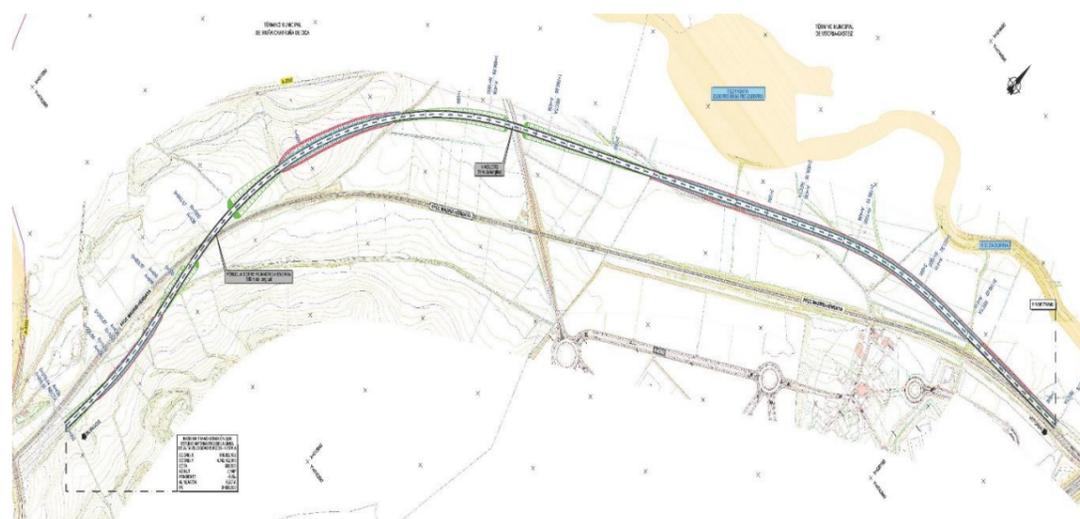
#### 4. PROYECTOS BÁSICO Y DE CONSTRUCCIÓN DE PLATAFORMA DE LA CONEXIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD BURGOS - VITORIA CON LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE VITORIA – GASTEIZ (2018)

En mayo de 2018 se licita el proyecto básico del tramo de conexión de la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria con la Integración del Ferrocarril en Vitoria-Gasteiz, adjudicándose en octubre de 2018.

El tramo tiene una longitud aproximada de 3,56 km y discurre por los términos municipales de Iruña de Oca y Vitoria-Gasteiz dentro de la provincia de Álava. La parte inicial conectará con el Estudio Informativo de la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria (2018)

El proyecto desarrollará la solución contenida en el Estudio Informativo del Proyecto de Integración del ferrocarril en la Ciudad de Vitoria-Gasteiz aprobado con fecha 29/02/2012. En cualquier caso, la solución del proyecto habrá de ser compatible con el citado Estudio y con las modificaciones resultado del procedimiento de Información pública y audiencia (anteriormente comentadas), que permiten preservar la integridad de la parcela prevista para la futura Terminal Intermodal de Jundiz y la funcionalidad de la misma.

El proyecto se encuentra actualmente en fase de redacción.



#### 5. ESTUDIO FUNCIONAL DE LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN VITORIA, INECO (2017)

##### 5.1. Desarrollo trabajos

El Estudio Funcional de Vitoria analiza la ejecución de un canal de acceso que posibilite la llegada del ancho estándar a la ciudad, una nueva estación en el entorno de la actual, así como las conexiones necesarias con las líneas de Alta Velocidad que en el futuro confluyan en Vitoria-Gasteiz (Y Vasca, LAV Burgos – Vitoria, LAV Pamplona-Y Vasca). Este estudio funcional resulta el principal antecedente al tener en cuenta la gran mayoría de los antecedentes que aquí se describen.

La metodología utilizada se basó en el desarrollo de un modelo de explotación, el cual estará constituido por la propuesta de infraestructura a considerar en el entorno de la estación de Vitoria-Gasteiz, la consideración de una prognosis de tráfico y la definición de unas reglas de explotación. La propia elaboración del modelo permitió evaluar la conveniencia de la solución adoptada, o bien permitirá identificar las carencias que deberán ser subsanadas con el fin de satisfacer las necesidades de transporte ferroviario en el escenario considerado. El estudio se estructuró en varias fases:

1. Presentación de propuestas funcionales para la llegada de la Alta Velocidad a Vitoria-Gasteiz. Se elaboraron una serie de soluciones que permitían atender los requerimientos funcionales necesarios para la implantación de la Alta Velocidad, los cuales de forma resumida son:

- Continuidad de la línea de Alta Velocidad Madrid – Burgos - Vitoria hacia Bilbao –San Sebastián/Irún (Y vasca).
- Establecimiento de un corredor de mercancías en ancho estándar entre Jundiz y la frontera francesa.
- Conexión del corredor de Alta Velocidad Madrid – País Vasco con la línea que se encamina a Alsasua/Pamplona.
- Soterramiento del acceso ferroviario a Vitoria-Gasteiz, tanto para las vías de ancho estándar como las de ibérico.
- Ejecución de una nueva estación de viajeros soterrada en el entorno de la actual.

2. Selección de alternativas. Se realizó una comparativa de las alternativas propuestas, la cual servirá de base para la selección de la solución más adecuada.

3. Trazado de la alternativa seleccionada. Una vez seleccionada la alternativa funcional adecuada, se diseñó de manera preliminar el trazado correspondiente a dicha propuesta, para todo el corredor de alta velocidad y de línea convencional a su paso por Vitoria-Gasteiz. El resultado es un único trazado, el cual servirá de base para estudiar su viabilidad funcional.

4. Análisis de viabilidad funcional de la solución adoptada. Se elaboró un modelo de explotación que permitió determinar la viabilidad de la infraestructura proyectada. Este modelo fue conformado a través del desarrollo de cuatro etapas:

- Caracterización de la infraestructura.
- Definición del escenario de referencia, a través de la prognosis de tráfico.

- Establecimiento de los horarios correspondientes a los tráficos anteriormente definidos.
- Desarrollo de las mallas de circulación que conforman el modelo de explotación a partir de la infraestructura y los tráficos previstos.

5. Elaboración a nivel funcional de una propuesta para la futura estación soterrada de Vitoria-Gasteiz, la cual debía atender los tráficos considerados en el modelo de explotación.

6. Encaje y trazado de la solución propuesta para la futura estación.

7. Análisis de capacidad y de la operativa de la estación. Se determinó la viabilidad funcional de la estación a través del estudio tanto de la capacidad de estacionamiento como de los movimientos de entrada y salida de los trenes, para el modelo de explotación considerado.

### 5.2. Propuesta funcional

A continuación, se muestra la solución finalmente propuesta que ha tenido en cuenta los siguientes condicionantes adicionales:

- Se considera la necesidad de conectar el corredor de Alta Velocidad Madrid – País Vasco con una nueva Línea de Alta Velocidad a Pamplona en el entorno de Vitoria-Gasteiz. Ello supondrá el rediseño del nudo de Arkaute, de modo que éste posibilite la circulación directa de trenes entre Vitoria-Gasteiz, Bilbao/San Sebastián (Y vasca) y Pamplona. El trazado deberá permitir en el nudo una velocidad de 100 km/h en la relación Y vasca – Alsasua.

Para ello, se contemplará en el presente estudio la existencia de vía doble en ancho estándar a Alsasua y Pamplona, en consonancia con el Estudio Informativo del Proyecto del Corredor Cantábrico – Mediterráneo (Tramo Pamplona – Conexión Y vasca) elaborado por Sener (Diciembre 2.017), así como el mantenimiento de la línea convencional actual Madrid – Hendaya (doble vía en ancho ibérico).

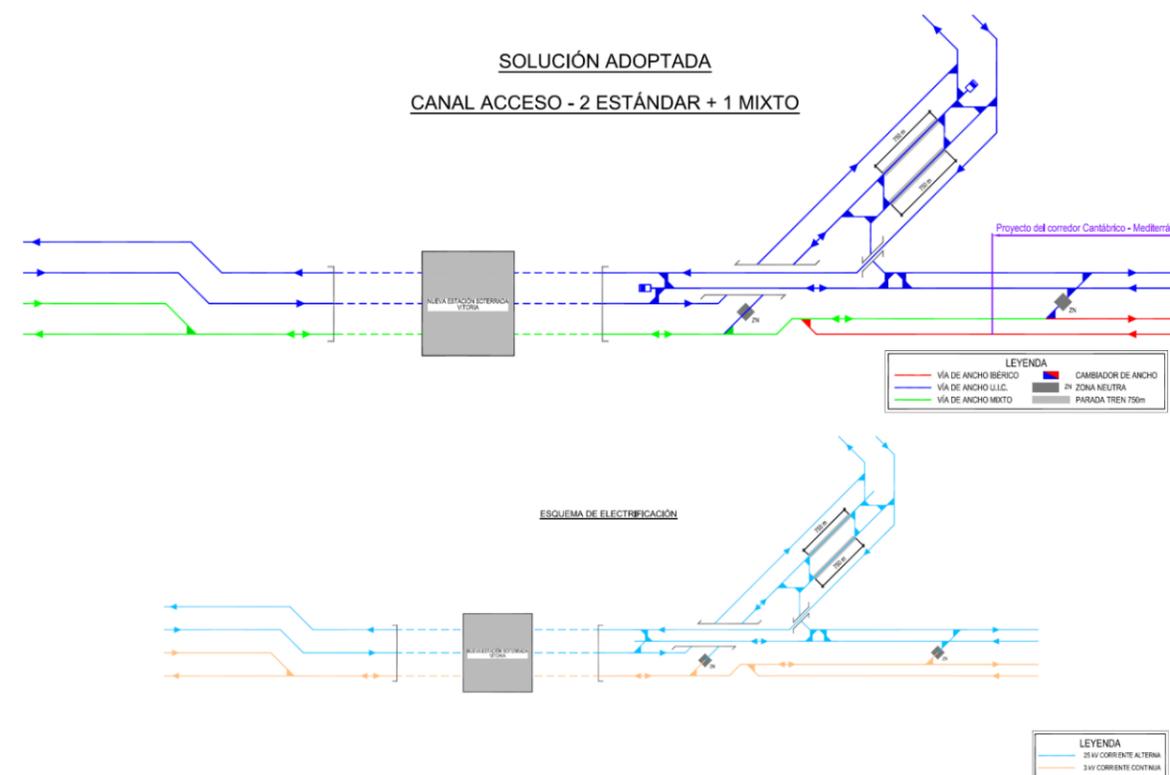
Al contarse con ancho estándar entre Vitoria-Gasteiz y Alsasua/Pamplona, no se requerirá la instalación de un cambiador de ancho en las proximidades del nudo de Arkaute, ya que las relaciones ferroviarias entre ambas ciudades podrán prestarse íntegramente bien con trenes de ancho estándar o de ancho ibérico.

- Se requiere la disponibilidad de puntos de apartado para trenes de mercancías de longitud estándar interoperable (750 m) en el nudo de Arkaute, de forma que permitan regular la incorporación de dichos trenes a la Línea de Alta velocidad o a la línea convencional Madrid – Hendaya.

- Se diseñará una solución que suponga una menor ocupación de espacio, particularmente en el nudo de Arkaute, de modo que las vías que conformen a éste deberán discurrir agrupadas en un único paquete.

Atendiendo a los requerimientos expresados, se muestra en el esquema de la siguiente página la versión definitiva de la solución desarrollada, la cual ha sido objeto de evaluación de forma que se garantice su viabilidad funcional.

Como conclusión del estudio funcional, los esquemas de ocupación desarrollados indican que la configuración de vías proyectada cumplirá, en cuanto a capacidad de estacionamiento y operativa ferroviaria (movimientos de entrada y salida a la estación), con las necesidades de transporte ferroviario en el horizonte temporal correspondiente a una situación consolidada de servicios de Alta Velocidad a Vitoria-Gasteiz, tanto en condiciones normales de explotación como en modo degradado (con una vía inoperativa).



## 6. ESTUDIO DE DEFINICIÓN DE UNA TERMINAL DE AUTOPISTA FERROVIARIA EN VITORIA-GASTEIZ, 2016, TRN

El objeto del trabajo fue la realización de estudios sobre la implantación de una terminal de AF en el entorno de Vitoria-Gasteiz, concretamente en Jándiz, de modo compatible con el diseño que ADIF ha realizado en el proyecto funcional que se indica a continuación y de tal manera que pudiera servir como origen/destino de un posible servicio de autopista ferroviaria de carácter internacional, cuya viabilidad se determinará en el seno Grupo de Trabajo Hispano-Francés creado a tal efecto.



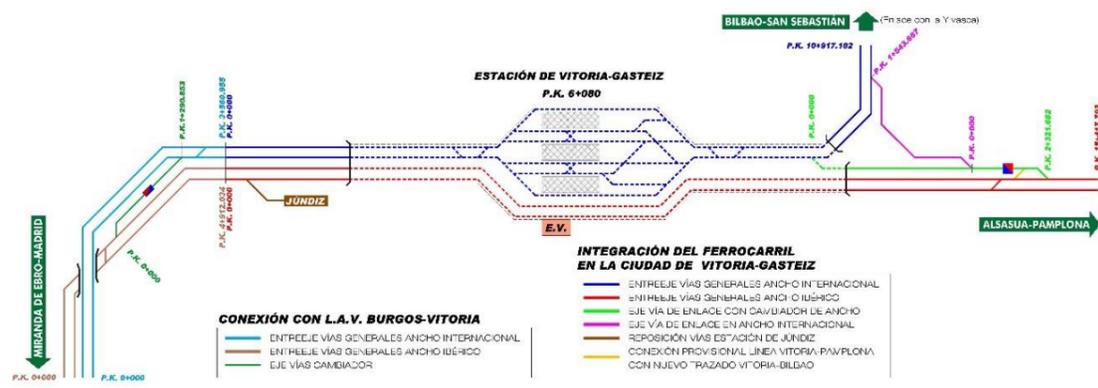
## 7. ESTUDIO INFORMATIVO DEL PROYECTO DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE VITORIA-GASTEIZ (2010)

Con fecha 27 de junio de 2001, la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento anunció la licitación del contrato de consultoría y asistencia para la redacción del “Estudio Informativo del proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz”, cuyo objeto era definir y comparar las distintas alternativas que pudieran plantearse, y finalmente proponer la alternativa óptima, para adaptar la red arterial ferroviaria de Vitoria-Gasteiz a los nuevos servicios que resulten de la llegada a la ciudad de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Burgos-Vitoria-Bilbao/frontera francesa, tanto de viajeros como de mercancías, y permitir su continuidad. Como objetivo principal se fijaba, también, la mejora de la integración urbana de la travesía ferroviaria, eliminando los problemas de integración que se detectasen. Los principales hitos de este estudio son:

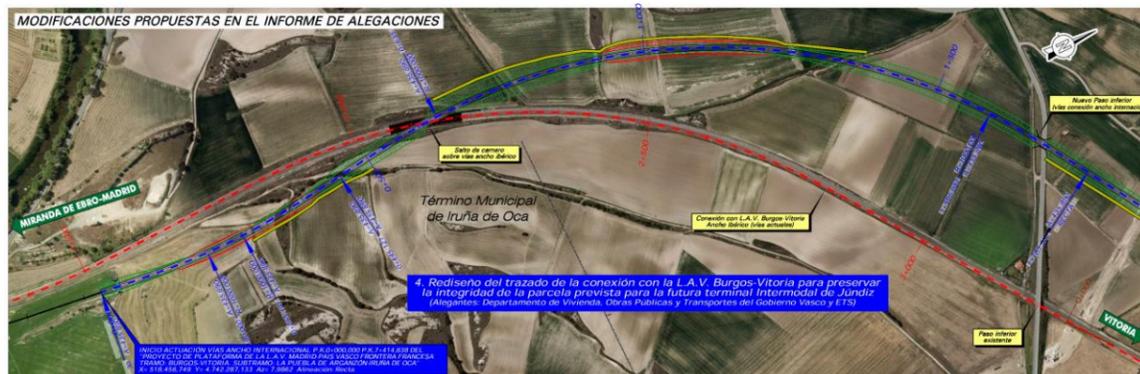
- Aprobación provisional del Estudio Informativo, a efectos de su información pública 23 de abril de 2010.
- Inicio de la información pública y audiencia de Administraciones del Estudio Informativo (publicación en el BOE del correspondiente anuncio) el 30 de abril de 2010.
- Declaración de Impacto Ambiental formulada el 12 de diciembre de 2011.
- Publicación BOE Declaración de impacto ambiental el 22 de diciembre de 2011.
- Aprobación Definitiva del Estudio Informativo el 29 de febrero de 2012.

La solución aprobada para la red arterial ferroviaria de Vitoria-Gasteiz constaba de los siguientes elementos funcionales:

- Implantación de una cuádruple vía por un nuevo corredor, denominado “Lakua- Arriaga”, con doble vía en ancho UIC y doble vía en ancho ibérico.
- Conexión de la doble vía UIC con el tramo anterior (Burgos-Vitoria) y posterior (Y Vasca) de la nueva línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Burgos-Vitoria-Bilbao/San Sebastián-frontera francesa.
- Conexión al este de Vitoria-Gasteiz de la nueva doble vía en ancho ibérico con la existente de la línea Madrid-Hendaya.
- Enlaces de conexión con cambiadores de ancho entre ambas redes ferroviarias:
  - cierre del triángulo que resulta al nordeste de Vitoria-Gasteiz al separarse las vías de ancho UIC hacia el norte de las de ancho ibérico que se orientan hacia el sureste.
  - conexión al oeste de Vitoria-Gasteiz de la línea convencional de ancho ibérico con la línea de alta velocidad Burgos-Vitoria, mediante un cambiador de ancho.
- Nueva estación subterránea de viajeros en el entorno del solar del colegio de Pío Baroja
- Mantenimiento de la terminal de mercancías de Jándiz

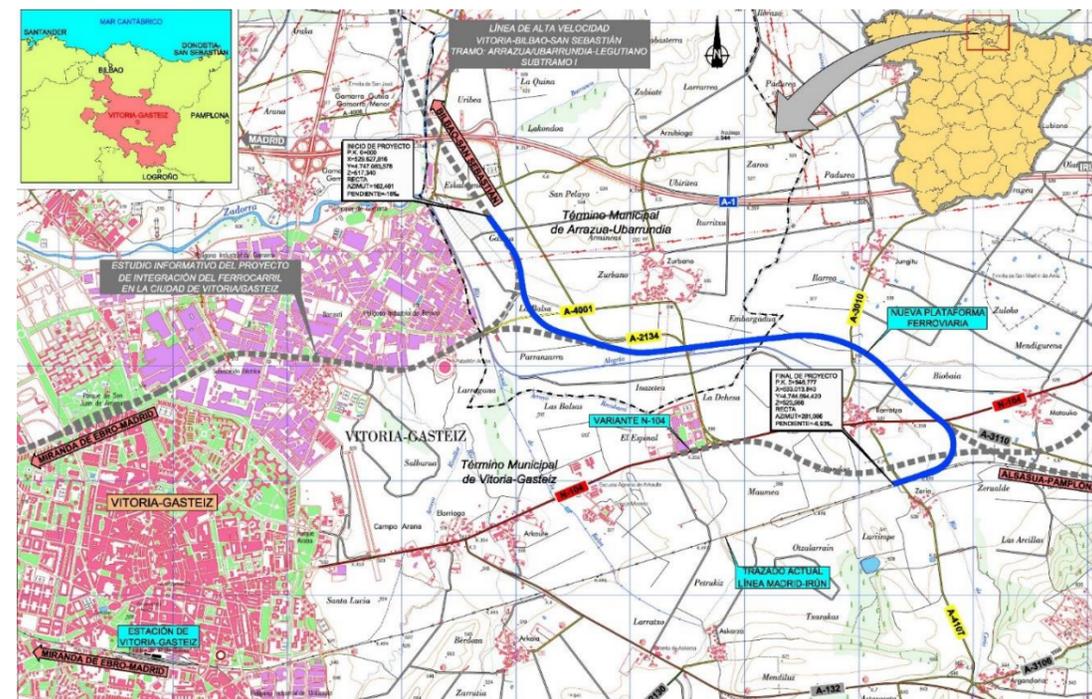


Durante la información pública se introdujo un rediseño del trazado de la Conexión con la LAV Burgos-Vitoria para preservar la integridad de la parcela prevista para la futura Terminal Intermodal de Jundiz y la funcionalidad de la misma. Esta petición estuvo contenida en las alegaciones presentadas por el Departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno Vasco y por Euskal Trenbidea Sarea (ETS). Se procedió a rediseñar el trazado de la conexión intentando preservar la parcela señalada en las alegaciones, dentro de lo permitido por los condicionantes geométricos del trazado. Fue preciso suprimir el cambiador de ancho previsto en el Estudio Informativo en el lado Burgos, por lo que sólo se podrá disponer un cambiador de ancho en el lado Vitoria-Gasteiz de la conexión, y necesariamente con cizallamiento de vías.



### 8. PROYECTO BÁSICO DE PLATAFORMA PARA LA INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE VITORIA/GASTEIZ. FASE I, ADIF

El objeto del proyecto de plataforma fue la definición, con el nivel de detalle suficiente, de las obras, y de los bienes y derechos afectados por las mismas, que era necesario realizar para la construcción del tramo de nueva plataforma ferroviaria comprendido desde el inicio del tramo Arrazua-Ubarrundia/Legutiano, Subtramo I, de la Línea de Alta Velocidad Vitoria–Bilbao–San Sebastián hasta la conexión con la actual línea convencional entre Vitoria-Gasteiz y Pamplona, incluyendo el ramal que provisionalmente permitirá esta conexión hasta que no esté completada la integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria/Gasteiz tal como estaba definida en el “Estudio informativo del proyecto de integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria/Gasteiz” (2010) (este ramal estaba contemplado en la DIA por ser consecuencia de una alegación de ADIF al Estudio Informativo).



## 9. REGIMEN LEGAL DE EVALUACIÓN DE RUIDO EN ESTUDIOS INFORMATIVOS DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS

La Orden PCI/1319, de 7 de diciembre de 2018, substituye el contenido del anexo II del Real Decreto 1513/2005, por los nuevos métodos comunes para la evaluación del ruido como trasposición de la Directiva UE 2015/996 de 19 de mayo de 2015, por la que se establecen métodos comunes de evaluación del ruido. Asimismo, el considerando 6 de esta Directiva establece que “La Directiva 2002/49/CE prevé que los planes de acción se basen en los mapas estratégicos de ruido. Los mapas estratégicos se elaborarán mediante métodos comunes de evaluación una vez que los Estados miembros hayan adoptado tales métodos. No obstante, los Estados miembros podrán usar otros métodos para diseñar medidas que aborden las prioridades identificadas mediante métodos comunes, así como para evaluar otras medidas nacionales destinadas a prevenir y reducir el ruido ambiental”.

Por otra parte, 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, establece en su capítulo IV. (Emisores acústicos. Valores límite de emisión e inmisión) y en su Anexo IV (Métodos y procedimientos de evaluación para los índices acústicos) que 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.

De acuerdo con todo lo expuesto, se ha realizado una consulta a la abogacía del estado con la siguiente interpretación normativa:

- Los métodos comunes de evaluación (y los que han tenido carácter provisional hasta ahora) son de aplicación a la confección de los mapas estratégicos de ruido.
- La planificación acústica incluye aquellas actuaciones para el control de ruido que son objeto tanto de los estudios informativos como de los proyectos constructivos. La evaluación de los índices acústicos para estas actuaciones quedan recogidos en el RD 1367/2007 que recomienda pero no obliga a la utilización de métodos comunes de evaluación (y los que han tenido carácter provisional hasta ahora)

En consecuencia, las consultas que se hacen a esa Abogacía son las siguientes:

- 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.

El informe de la abogacía del Estado (se puede consultar el informe completo en el apéndice nº1) indica de forma literal:

(...)

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:

- 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 Cnosos-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 Cnosos-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 Cnosos-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 Cnosos-EU.

### CONCLUSIONES

**Primera.-** La Orden PCI/1319/2018, obliga a aplicar el método Cnosos-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 Cnosos-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.

(...)

# 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



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



## 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



- 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



## 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

