

FIRMADO



MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA DE ESTADO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA

SECRETARÍA GENERAL DE
INFRAESTRUCTURAS

DIRECCIÓN GENERAL DE
CARRETERAS

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE
EXPLOTACIÓN

BMA VAR-2021-04-16

ASUNTO: INFORME AL BORRADOR 1 DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO PARA LA PRESERVACIÓN DE LA CALIDAD ACÚSTICA EN ANDALUCÍA.

INTERESADO: JUNTA DE ANDALUCÍA.

1. ANTECEDENTES

1. El 6 de abril de 2021 tuvo entrada en el registro electrónico del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana un oficio firmado con fecha 22 de marzo de 2021 por la Directora General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía, solicitando informe acerca del primer borrador del «Proyecto de decreto por el que se aprueba el reglamento para la preservación de la calidad acústica en Andalucía».
2. El 16 de abril de 2021 ha tenido entrada en esta Subdirección General de Explotación un oficio del Jefe de la Demarcación de Andalucía Occidental trasladando informe urgente acerca de este borrador.

2. INFORME

1. Este informe se refiere al Borrador 1 del Proyecto de decreto por el que se aprueba el reglamento para la preservación de la calidad acústica en Andalucía (en adelante Borrador), que ha sido trasladado a esta Subdirección General de Explotación el 16 de abril de 2021.
2. En el oficio de la Directora General de Calidad Ambiental y Cambio Climático se otorga a este Ministerio un plazo de 15 días hábiles para remitir informe acerca del Borrador. Sin embargo, el 17 de marzo de 2021 se publicó en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía la Resolución de 11 de marzo de 2021, de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático, por la que somete a información pública el proyecto de decreto por el que se aprueba el Reglamento para la preservación de la calidad acústica en Andalucía, durante el plazo de dos meses, contados a partir del día siguiente al de la publicación de la resolución. Por tanto, con independencia del deber de diligencia, no parece que pudiera ignorarse un informe presentado con posterioridad al transcurso de los 15 días hábiles, pero dentro del plazo de información pública.
3. El Reglamento sometido a informe se dicta en desarrollo del título IV, capítulo II, Sección 4ª, de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía y tiene por objeto la regulación de la calidad del medio ambiente atmosférico para prevenir, vigilar y corregir

FIRMADO por : ALONSO BURGOS, ANTONIO JOSE. A fecha: 19/04/2021 02:57 PM
SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN
Total folios: 12 (1 de 12) - Código Seguro de Verificación:
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA





FIRMADO

las situaciones de contaminación acústica por ruido y vibraciones, para proteger la salud de las personas, el derecho a su intimidad y mejorar la calidad del medio ambiente.

El Borrador deroga el Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, y se modifica el Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética.

El Borrador de decreto tiene una parte expositiva, un único artículo que aprueba el Reglamento para la Preservación de la Calidad Acústica en Andalucía, 3 disposiciones adicionales, 6 disposiciones transitorias, 1 disposición derogatoria y 2 disposiciones finales.

El Reglamento, por su parte, tiene 59 artículos distribuidos en 5 títulos, bajo las siguientes rúbricas: I: Disposiciones generales; II: Evaluación, gestión y mejora de calidad acústica; III: Calidad acústica; IV: Prevención acústica; y V: Control y disciplina acústica. Además tiene 9 instrucciones técnicas y un anexo que recoge la relación de las normas técnicas de referencia vinculadas con la aplicación del Reglamento.

4. El marco normativo de referencia en relación con el tema de la contaminación acústica tiene su origen en la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

A nivel estatal se encuentra la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que se promulga para trasponer la Directiva aludida, y los Reales Decretos 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, y 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. Estas normas tienen carácter de legislación básica, pues se dictan al amparo del artículo 149.1.23.^a de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia para dictar la *«[l]egislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección»*.

En el caso de la Comunidad Autónoma de Andalucía, el artículo 57.3 de su vigente Estatuto de Autonomía, aprobado mediante Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, establece que

«[c]orresponde a la Comunidad Autónoma la competencia compartida en relación con [...] la regulación del ambiente atmosférico y de las distintas clases de contaminación del mismo; [...] y la prevención, restauración y reparación de daños al medio ambiente, así como el correspondiente régimen sancionador.»





FIRMADO

En ejercicio de esa competencia se aprobó la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, que constituye el actual marco legal de referencia para el desarrollo de la calidad ambiental en la Comunidad Autónoma de Andalucía. En materia de ruido esta ley es objeto de desarrollo por el aún vigente Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía, y se modifica el Decreto 357/2010, de 3 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento para la Protección de la Calidad del Cielo Nocturno frente a la contaminación lumínica y el establecimiento de medidas de ahorro y eficiencia energética.

5. Entrando a analizar el contenido del borrador, éste podría incurrir en inconstitucionalidad por invasión de competencias estatales, al disponer en su artículo 2 que

«El presente Reglamento será de aplicación a cualquier infraestructura, instalación, maquinaria o proyecto de construcción, así como a las actividades de carácter público o privado, incluidas o no en el anexo I de la Ley 7/2007, de 9 de julio, que se pretendan llevar a cabo o se realicen en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y produzcan o sean susceptibles de producir contaminación acústica por ruido o vibraciones, con las siguientes excepciones, conforme a lo dispuesto en el artículo 67.2 de la Ley 7/2007, de 9 de julio:

- »a) Las actividades militares, que se regirán por su legislación específica.
- »b) Las actividades domésticas o los comportamientos de los vecinos, cuando la contaminación acústica producida por aquéllos se mantenga dentro de límites tolerables de conformidad con las ordenanzas municipales y los usos locales.
- »c) La actividad laboral, respecto de la contaminación acústica producida por ésta en el correspondiente lugar de trabajo, que se regirá por lo dispuesto en la legislación laboral.»

Entre paréntesis debe señalarse que la redacción del primer párrafo podría mejorarse, pues los verbos *«se pretendan llevar a cabo o se realicen»* que se emplean no parecen convenir a *«infraestructura, instalación, maquinaria»*, por lo menos a las ya existentes, por lo que la interpretación según el sentido de las palabras podría ser que el ámbito de aplicación de la norma es, por un lado, *«cualquier infraestructura, instalación, maquinaria o proyecto de construcción»* y, por otro lado, *«las actividades de carácter público o privado [...] que se pretendan llevar a cabo o se realicen en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía»*. Ahora bien, no parece que pretenda aplicarse el Reglamento a infraestructuras, instalaciones o maquinarias que no se encuentren en el territorio de la Comunidad Autónoma.





FIRMADO

Al margen de eso, y por lo que atañe a esta Dirección General de Carreteras, debe aclararse que el Reglamento no puede resultar de aplicación a las infraestructuras estatales, en particular, a las carreteras de titularidad estatal, so pena de incurrir en inconstitucionalidad por invasión de las competencias estatales.

La Constitución española (CE), en sus artículos 149.1.21.^a y 24.^a, atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre el régimen general de comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma. Por otro lado, como ya hemos indicado, el artículo 149.1.23.^a atribuye al Estado la competencia para dictar la legislación básica sobre protección del medio ambiente, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección. Dicha competencia la asumió la Comunidad Autónoma de Andalucía, que en el artículo el artículo 57.3 de su vigente Estatuto de Autonomía, aprobado mediante Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, establece que

«[c]orresponde a la Comunidad Autónoma la competencia compartida en relación con [...] la regulación del ambiente atmosférico y de las distintas clases de contaminación del mismo; [...] y la prevención, restauración y reparación de daños al medio ambiente, así como el correspondiente régimen sancionador.»

Pues bien, la competencia medioambiental autonómica debe ceder ante la competencia exclusiva estatal que ampara sus infraestructuras. De lo contrario, la competencia sobre medio ambiente se convertiría en la competencia prevalente desconociendo el régimen de reparto de competencias establecido en el artículo 149.1 de la Constitución.

En el Fundamento Jurídico 4 de su Sentencia 161/2014, de 7 de octubre, acerca de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, el Tribunal Constitucional ha señalado que

«lo ambiental es un factor a considerar en las demás políticas públicas sectoriales con incidencia sobre los diversos recursos naturales (SSTC 102/1995, FJ 6; y 13/1998, de 22 de enero, FJ 7). Ello no puede suponer, sin embargo, una incidencia tal del título relativo al medio ambiente —tanto del estatal como de los autonómicos— sobre otros con los que converge o concurre debido a su transversalidad; **ello produciría, al socaire de la protección del medio ambiente ínsita en el conjunto de las políticas públicas, la merma en el ejercicio de otras competencias atribuidas al Estado y a las Comunidades Autónomas en virtud de la Constitución y de los Estatutos de Autonomía.** Así, hemos afirmado que “en todos aquellos casos en los que la titularidad competencial se establece por referencia a una 'política' (v. gr.: protección del medio ambiente, protección del usuario, etc.), y no por sectores concretos del ordenamiento o de la actividad pública, tal competencia no puede ser entendida en términos tales que



FIRMADO

la sola incardinación del fin perseguido por la norma (o por el acto concreto) en tal política permita desconocer la competencia que a otras instancias corresponde si la misma norma o acto son contemplados desde otras perspectivas" [STC 149/1991, de 4 de mayo, FJ 1 B). En el mismo sentido, STC 40/1998, de 19 de febrero, FJ 30].

»Por ese motivo hemos hecho hincapié en que dentro de la competencia de protección ambiental han de encuadrarse exclusivamente aquellas actividades encaminadas directamente a la preservación, conservación o mejora de los recursos naturales, "habida cuenta de que éstos son soportes físicos de una pluralidad de actuaciones públicas y privadas en relación con las cuales la Constitución y los Estatutos de Autonomía han deslindado diferentes títulos competenciales (por todas, SSTC 144/1985, de 25 de octubre, FJ 2; 227/1988, de 29 de noviembre, FJ 13; 243/1993, de 15 de julio, FJ 3; 102/1995, FJ 3; y 40/1998, de 19 de febrero, FJ 29)" (STC 306/2000, de 12 de diciembre, FJ 6). Dijimos en la STC 13/1998, de 22 de enero, FJ 8, en el examen del instrumento de la evaluación de impacto ambiental, que el reparto competencial en materia de medio ambiente "solo resulta determinante respecto a aquellas intervenciones administrativas cuya razón de ser consiste en la protección del medio ambiente: es decir, cuando el acto administrativo tiene como finalidad y efecto la preservación y la restauración del ambiente afectado por la actividad intervenida, como es el caso de la autorización de actividades calificadas. **Pero cuando la Administración general del Estado ejerce sus competencias exclusivas en distintos ámbitos materiales, como son administración de justicia, aeropuertos y puertos, ferrocarriles, aguas continentales, instalaciones eléctricas, obras públicas de interés general, minas y energía, patrimonio cultural y seguridad pública, hay que atenerse a la distribución de competencias que efectúan los Estatutos de Autonomía en el marco del art. 149 CE** (y, singularmente, de los números 4, 20, 21, 22, 24, 25, 28 y 29 del apartado 1 de ese art. 149)". Ciertamente, las competencias en materia de medio ambiente pueden condicionar el ejercicio de otras actuaciones con incidencia territorial, pero no pueden invadir el ámbito reservado a las competencias en virtud de las cuales se desarrollan. [...]

»En el supuesto que nos ocupa, a pesar de que la regulación de la Ley del ruido pudiera entenderse dotada de sustantividad y especificidad propias, la atribución a la Comunidad Autónoma de todas las funciones previstas en la Ley (y, más concretamente, en el art. 4.1) en los supuestos de determinadas infraestructuras y obras de interés público competencia del Estado, tropezaría con un obstáculo insalvable. De ser así, se estaría admitiendo que las Comunidades





FIRMADO

Autónomas pudieran legislar y desarrollar funciones ejecutivas sobre todas ellas, a pesar de las competencias de carácter exclusivo que al Estado reservan sobre aquéllas diversas cláusulas del art. 149.1 CE. Como recuerda la STC 5/2013, de 17 de enero, FJ 4, esta posibilidad se encuentra excluida por nuestra doctrina, ya que implicaría la prevalencia del criterio autonómico en relación con tales infraestructuras, lo que resultaría contrario al orden constitucional de distribución de competencias, al preterir los títulos competenciales a los que, de acuerdo con la Constitución y los Estatutos de Autonomía, se encuentran sometidas aquéllas. En este punto, no se puede ignorar que cuando la Constitución atribuye al Estado una competencia exclusiva lo hace porque bajo la misma subyace un interés general, que debe prevalecer sobre los intereses que puedan tener otras entidades territoriales afectadas, siempre y cuando aquella competencia se ejerza de manera legítima (STC 204/2002, FJ 7).

» Por otra parte, la regulación contenida en la Directiva 2002/49/CE, aparte del propósito general de establecer un enfoque común para evitar, prevenir o reducir los efectos nocivos de la exposición al ruido ambiental (art. 1.1), pone de relieve una especial preocupación de las instituciones europeas por esas infraestructuras que son, en gran parte, de competencia estatal, al convertirlas, junto con alguna otra también susceptible de generar una importante contaminación acústica, en objeto específico de la regulación, tratando de sentar unas bases que permitan elaborar medidas comunitarias para reducir los ruidos emitidos por tales infraestructuras (art. 1.2). Por tanto, la normativa comunitaria de referencia parte de la base de que la generación de ruido es algo inherente a las infraestructuras identificadas de manera específica. De ahí la necesidad de hacerlas objeto de una especial atención normativa con el fin de paliar en el mayor grado posible los efectos nocivos que producen. Si el ruido es un elemento esencialmente inherente a la ejecución y funcionamiento de dichas infraestructuras, no podemos hacerlas objeto de disección, para separar lo que afecta a su construcción y al desarrollo de su actividad de las consecuencias medioambientales que éstas producen. No cabe hacer abstracción de las competencias que la Constitución y los Estatutos de Autonomía atribuyen al Estado o a las Comunidades Autónomas, para convertirlas en objeto de una política autónoma y aislada en materia medioambiental dirigida a la protección contra el ruido. Por el contrario, es preciso partir de la competencia específica sobre las infraestructuras para tener en cuenta, en el ejercicio de cada una de ellas, de manera transversal, los efectos negativos que pueden producir sobre el medio ambiente, en particular, los ocasionados por el ruido que generan.»





FIRMADO

Sobre esta cuestión también se ha pronunciado la Abogacía del Estado en diversos informes. En el número 2082/2016 se planteó la *«posibilidad que resulten aplicables los valores límites establecidos en la legislación autonómica y local a una infraestructura aeroportuaria de interés general»* y se contestaba que ello

«supondría la prevalencia del criterio autonómico de modo contrario al orden constitucional de distribución de competencias.

»Lo anterior en definitiva conduciría a una aplicación heterogénea y desigual de la norma, en lo que a las infraestructuras estatales de interés general, que obligaría a la Administración General del Estado a adoptar un mayor o menor grado de protección atendiendo al lugar en la que se ubique la infraestructura, produciendo un tratamiento dispar a iguales instalaciones, siendo contrario al principio de seguridad jurídica que contempla el artículo 9.3 de la CE y al derecho fundamental a la igualdad de trato que proclama el artículo 14 también de la Carta Magna.»

En dicho informe se citaba la Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 5ª) de 6 de marzo de 2013 (RJ 2013\4420), que en su Fundamento de Derecho octavo afirmaba:

«Nuestro pronunciamiento ha de ser contrario al de la sentencia de instancia, en el sentido de que el precepto autonómico que nos concierne, no resulta de aplicación al supuesto de autos: el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid, no es de aplicación a la "infraestructura aeroportuaria" que constituye el Aeropuerto de Barajas —cuya regulación corresponde al Estado— ni, tampoco, a los efectos y consecuencias procedentes o derivados de la misma infraestructura (Aeropuerto) en materia de contaminación acústica; dicho de otra forma, el Decreto autonómico se mueve en el ámbito de la contaminación acústica procedente o derivada de "cualquier actividad pública o privada y, en general, (de) cualquier emisor acústico que origine contaminación por ruidos ... que afecten a la población o al medio ambiente y esté emplazado en el territorio de la Comunidad de Madrid", pero, con la excepción de la contaminación acústica procedente o derivada de las "infraestructuras aeroportuarias de competencia estatal", como es el Aeropuerto de Barajas; contaminación respecto de la que carece de competencia. [...]

» De dichos preceptos, sistemáticamente examinados, debemos deducir que, (1) en **relación con las infraestructuras aeroportuarias**, (2) **la delimitación en los mapas de ruido de las zonas de servidumbres acústicas**, (3) **es una competencia estatal.**»





FIRMADO

En el mismo sentido se citaba la Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 1ª) número 333/2015, de 7 de julio (RJCA 2015\854).

En consecuencia afirmaba el Abogado del Estado:

«[...] la lógica del orden constitucional de distribución de competencias impone que la elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido sean realizadas por la Administración que tenga la competencia sobre la correspondiente infraestructura. Por consiguiente, será el Estado en cuanto a las infraestructuras que menciona el art. 4.2 de la Ley del Ruido, el que delimite los valores límite inmisión de acústica.

»[...] para una adecuada observancia del orden constitucional de distribución de competencias no resulta admisible que una regulación autonómica o local, que fije condiciones más estrictas de inmisión acústica que las previstas en la Ley del Ruido, pueda llegar a condicionar directa o indirectamente el ejercicio de las competencias exclusivas estatales.»

En el informe número 1693/2019 se planteaba nuevamente la cuestión de los valores límite a los que debe sujetarse la Administración del Estado cuando se lleve a cabo la construcción, la ampliación o la modificación de una carretera de competencia estatal en el territorio de una comunidad autónoma, en el sentido de si puede limitarse al cumplimiento de la Ley 37/2015, o si debe ajustarse a los niveles de restricción previstos en la normativa autonómica. En este informe se recordaba la «doctrina de la naturaleza accesoria del medio ambiente» aplicada entre otras en la sentencia del Tribunal Constitucional 38/2002, de 14 de febrero (asunto «Cabo de Gata»). Asimismo se citaba la STC 113/2019, de 3 de octubre, FJ 4:

«Expuesto lo anterior podemos afirmar que por el modo en que ha quedado concretada la controversia constitucional, no está en cuestión la facultad de las comunidades autónomas de establecer niveles más altos de protección en el ejercicio de sus propias competencias, sino el alcance que pueda tener su ejercicio, esto es, su afectación transversal sobre las competencias sectoriales estatales al someter a evaluación ambiental a proyectos, planes y programas del Estado. Y en este ámbito, como hemos recordado, no es constitucionalmente posible el desplazamiento de la competencia estatal sustantiva a cuyo amparo se realiza cualquier proyecto mediante el ejercicio de la competencia autonómica en materia de protección del medio ambiente. Tal posibilidad, de ser admitida, supondría convertir la competencia sobre medio ambiente en una competencia prevalente sobre la competencia en materia de obras de interés general, desconociendo que las



FIRMADO

obras, instalaciones y actividades que forman parte de materias que están sometidas por la Constitución y los estatutos de autonomía a reglas específicas de reparto de competencias, son títulos que por su naturaleza y finalidad atraen a la competencia de medio ambiente, y no al revés (SSTC 202/2013, FJ 3 y 109/2017, FJ 4).»

De acuerdo con ello concluía la Abogacía del Estado que

«la normativa aplicable en materia de contaminación acústica cuando se trata de la construcción o ampliación de una carretera de competencia estatal, es la Ley 37/2003 del Ruido y los reglamentos dictados en ejecución de la misma.

»[...] una adecuada observancia del orden constitucional de distribución de competencias implica que no resulte admisible que una regulación autonómica o local pueda condicionar directa o indirectamente el ejercicio de las competencias exclusivas estatales.»

Lo anterior es una cuestión de principio (la normativa aplicable en materia de contaminación acústica cuando se trata de la construcción o ampliación de una carretera de competencia estatal, es la Ley 37/2003 del Ruido y los reglamentos dictados en ejecución de la misma) con independencia de que la norma autonómica pueda haber establecido unos objetivos de calidad acústica coincidentes con los estatales. Como es obvio, se trata de una cuestión de ámbito de aplicación de la norma y no de los parámetros concretos que la Comunidad Autónoma haya decidido establecer en ejercicio legítimo de su competencia. Lo que afirmamos en nuestro informe es que pretender aplicar los parámetros autonómicos a las infraestructuras estatales supone un ejercicio ilegítimo de la competencia autonómica.

Dicho lo anterior, se observa además que el Reglamento introduce una nueva categoría de usos de edificios («administrativo y de oficinas») a los efectos de fijar los objetivos de calidad acústica, que no se encuentra en 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. Ello es legítimo, pero siempre que no se extienda su ámbito de aplicación a las infraestructuras estatales.

La disposición final primera del Decreto que aprueba el Reglamento para la preservación de la calidad acústica en Andalucía dispone que

«Se habilita a la persona titular de la Consejería competente en materia de medio ambiente para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y





FIRMADO

ejecución del presente decreto, así como para modificar las instrucciones técnicas contenidas en el Reglamento.»

Es decir, con independencia de que los valores de los índices acústicos que se establecen en el Borrador pudieran haber correspondido a los establecidos en la normativa estatal (por lo que la sujeción de las infraestructuras estatales a este Decreto no habría implicado condiciones más gravosas que las fijadas por el Estado), se habilita a la Consejería de medio ambiente para modificar dichos valores, por lo que en cualquier momento podría actualizarse el conflicto latente que la invasión competencial ha generado.

Como resumen de lo anterior, debe aclararse que el ámbito de aplicación del Reglamento no se extiende a las infraestructuras, instalaciones, maquinarias, proyectos de obras ni actividades de competencia estatal.

6. De acuerdo con lo dispuesto en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, el artículo 11 distingue los siguientes tipos de mapas de ruido:

«a) Mapa estratégico de ruido: mapa de ruido realizado para evaluar globalmente la exposición al ruido en aglomeraciones, grandes ejes viarios, grandes ejes ferroviarios y grandes infraestructuras aeroportuarias o para realizar predicciones globales en dichos ámbitos.

»b) Mapa singular de ruido: mapa de ruido realizado para aquellas áreas de sensibilidad acústica en las que se compruebe el incumplimiento de los correspondientes objetivos de calidad acústica.

»c) Otros mapas de ruido: mapas de ruido no incluidos en el apartado b) realizados para ámbitos territoriales que no sean aglomeraciones o para infraestructuras de transporte distintas de grandes ejes viarios, grandes ejes ferroviarios y grandes aeropuertos.»

En el artículo 13 se establece

«2. La Administración competente por razón de la actividad, elaborará los mapas estratégicos de ruido para los grandes ejes viarios, ferroviarios e infraestructuras aeroportuarias según el calendario previsto en la citada disposición adicional primera de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

»3. Los Ayuntamientos o la Administración competente por razón de la actividad, elaborarán los mapas singulares de ruido en el plazo de un año desde la detección del incumplimiento de los correspondientes objetivos de calidad acústica.»





FIRMADO

Al no estar claro el ámbito de aplicación del Reglamento, este artículo podría estar imponiendo una obligación a la Administración General del Estado en relación con los mapas de ruido no estratégicos distinta de la prevista en el artículo 33 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.

Por tanto debe aclararse que el Reglamento no es de aplicación a los mapas de ruido que deba elaborar la Administración General del Estado en relación con las infraestructuras de su competencia.

7. En los artículos 17 y siguientes se regulan las zonas acústicas especiales, que incluyen las zonas de protección acústica especial, las zonas de situación acústica especial, las zonas acústicamente saturadas y las zonas tranquilas

Debe aclararse que la regulación que se introduce no es de aplicación a las zonas acústicas especiales que deba declarar la Administración General del Estado en relación con las infraestructuras de su competencia, ni a los correspondientes planes zonales ni medidas correctoras específicas.

8. El Título III regula los objetivos de calidad acústica a exigir en diferentes ubicaciones. Como ya se ha indicado, debe aclararse que estos objetivos no son exigibles en relación con infraestructuras, instalaciones, maquinarias, proyectos de obras ni actividades de competencia estatal.
9. El tercer capítulo («Estudios acústicos y ensayos acústicos») del Título IV, se ha numerado erróneamente como capítulo II.

En el artículo 43.3 establece una vez redactado un proyecto de construcción de infraestructuras, se realizará un estudio acústico de detalle que será presentado para su valoración por la Delegación Territorial correspondiente. Esta emitirá en un plazo de dos meses un informe a efectos de legalidad, que tendrá carácter vinculante.

Este precepto, si se aplicase a infraestructuras del Estado, estaría condicionando el ejercicio de competencias exclusivas estatales, y por tanto sería inconstitucional, según la argumentación que hemos indicado más arriba.

Asimismo debe tenerse presente que, de acuerdo con el artículo 18 de la Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras (LC):

«1. Las obras y servicios de construcción, reparación, conservación o explotación del dominio público viario, incluyendo todas las actuaciones necesarias para su concepción y realización, no están sometidas, por constituir obras públicas de interés general, a los actos de control preventivo municipal a los que se refiere el artículo 84.1



INFORME AL BORRADOR 1 DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL
REGLAMENTO PARA LA PRESERVACIÓN DE LA CALIDAD ACÚSTICA EN ANDALUCÍA.



FIRMADO

b) de la Ley 7/1985, Reguladora de las Bases del Régimen Local, ni por consiguiente al abono de ningún tipo de tasas por licencia de obras, actividades o similares.

»Las actuaciones indicadas en el párrafo anterior tampoco estarán obligadas a la obtención de licencias o autorizaciones por parte de otras administraciones, organismos o entidades públicas, excepto si los estudios de carreteras de los que dimanen las correspondientes actuaciones no hubieran sido sometidos a informe de aquellas, cuando dicho informe fuera preceptivo en virtud de una norma estatal, o cuando resulte exigible en virtud de la normativa sectorial estatal, todo ello sin perjuicio de las competencias del Ministerio del Interior en cuanto a la gestión del tráfico.

»2. La ejecución de obras o actuaciones de carreteras promovidas por el Ministerio de Fomento no podrá ser suspendida cautelarmente por ninguna otra administración pública en el ejercicio de las competencias que les puedan corresponder, sin perjuicio de las competencias atribuidas al Ministerio del Interior en cuanto a la gestión del tráfico. Las medidas cautelares solo podrán ser adoptadas por los órganos jurisdiccionales competentes.»

10. En conclusión, debe aclararse que el ámbito de aplicación del Reglamento no se extiende a las infraestructuras, instalaciones, maquinarias, proyectos de obras ni actividades de competencia estatal.

Madrid, 19 de abril de 2021

EL SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACIÓN

Antonio J. Alonso Burgos

FIRMADO por : ALONSO BURGOS, ANTONIO JOSE. A fecha: 19/04/2021 02:57 PM
SUBDIRECTOR GENERAL DE EXPLOTACION
Total folios: 12 (12 de 12) - Código Seguro de Verificación:
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD
Y AGENDA URBANA