

Desquiciados por el ruido

- El Defensor del Pueblo pide a la Administración que combata el malestar que causan trenes, aeropuertos y carreteras
- La crisis eterniza inversiones inaplazables

JUANA VIÚDEZ, Madrid, 6 ABR 2014 - 22:16 CET

Pitidos, sirenas, puertas que se abren y cierran, explosiones, zumbidos... Los ruidos constantes pueden alterar por completo las vidas de quienes los padecen llegando a sufrir secuelas que van más allá del nerviosismo, la ansiedad o el insomnio. Un informe de la CIA lo incluía como un método de tortura que no deja huella, pero que tiene devastadoras consecuencias mentales. Hasta 72 horas permitía el servicio de inteligencia estadounidense el ruido ininterrumpido en una celda, algo que hacía imposible conciliar el sueño. Quienes lo han sufrido de forma constante lo describen como una tortura sin fin.

La memoria de 2013 de la institución del Defensor del Pueblo, a cuyo frente está Soledad Becerril, retrata como un padecimiento muy común el ruido que generan infraestructuras como ferrocarriles, carreteras o aeropuertos, y que la Organización Mundial de la Salud (OMS) vincula a afecciones que van desde el insomnio hasta ataques al corazón, pasando por problemas de aprendizaje y la enfermedad del tinnitus o acúfenos (oír ruidos cuando no hay una fuente sonora externa).

La OMS fija el límite en 65 decibelios (equivalente al sonido de una aspiradora), pero cuando se supera, la solución no viene de inmediato. Aunque haya numerosa normativa, tanto estatal como local, los particulares que sufren la contaminación acústica suelen cargar con ella durante años.

Frente a ellos tienen empresas públicas muy potentes, respaldadas por el Estado, y la excusa de la falta de presupuesto para no poner en marcha las soluciones en poco tiempo.

“Las Administraciones generalmente desestiman o ignoran las quejas. No queda otra que acudir a los tribunales, que como media tardan un año en dictar una primera sentencia y otro año en resolver un recurso ante un tribunal superior”, explica Agustín Bocos, presidente de la Asociación de Juristas Contra el Ruido, que reúne a profesionales especializados en este campo. Aunque no lleven una estadística, este colectivo sí que asegura haber detectado en los últimos años una subida de denuncias de este tipo.

Estos son algunos de los casos que se destacan en la memoria de 2013 del Defensor del Pueblo:

» **Carreteras.** La contaminación acústica de la Autopista Costa del Sol, en la variante Marbella, continúa 15 años después de que se iniciaran las obras en un punto kilométrico que coincide con una zona residencial. En este tiempo no se ha aprobado el mapa de ruido y tampoco las medidas para paliar las molestias en los plazos previstos por la ley. El Defensor del Pueblo enumera casos similares en la variante A-38 de Sueca (Valencia) o en la carretera de Sevilla SE-30, que los vecinos también llevan diez años denunciando. La falta de presupuesto, el argumento que

ahora se da para no solucionar estos problemas, ha quedado “neutralizado”, a juicio de Becerril, porque, en muchos casos, los problemas comenzaron en años de bonanza. En Marbella, por ejemplo, se reclama que se lleven a cabo actuaciones, aunque todavía no existan esos mapas de ruido. Fomento no ha respondido sobre las razones por las que no se han resuelto.

»**Aviones.** El tráfico aéreo se ha colocado por debajo de los niveles de 2004, pero las quejas siguen llegando y tramitándose, como las detectadas en los aeropuertos de Palma de Mallorca y Alicante.

En Mallorca, el Plan de Aislamiento Acústico (PPA) viene de 2005. Desde entonces se han insonorizado 710 de 737 viviendas previstas, según datos de AENA. En Alicante, las insonorizaciones comenzaron a fraguarse en 2003 y en 2010 se amplió la zona de actuación. En total se han protegido 1.846 de las 1.914 viviendas afectadas.

“Llega un punto en el que no aspiras a que te quiten el ruido, sino a que no crezca más”, describe la abogada medioambientalista Mari Ángeles López Lax, afectada por la reordenación del tráfico aéreo del aeropuerto de Barajas (Madrid) en 1998 y toda una veterana en estos pleitos. “Para poder llegar a los tribunales, hemos tenido que buscar peritos de Holanda porque en España todos trabajaban para AENA”, relata. A pesar de que muchas veces las reuniones con las grandes compañías se quedan solo en “buenas palabras”, López Lax, fundadora de la Asociación Nacional de Afectados por el Tráfico Aéreo, reivindica la necesidad de ejercer esta presión social. “Se trata de que, conforme se produzcan avances que permitan aviones más silenciosos, se implanten o se insonoricen viviendas, algo que no quita el ruido, pero al menos lo atenúa”, aporta.

»**Trenes.** Becerril incide en la precisión con la que los afectados de ruidos en zonas como Bellvitge (Valencia) o el incremento de frecuencias en L’Hospitalet de Llobregat (Barcelona) describen los modelos de maquinaria que se emplean. “No ha habido incremento en la frecuencia de circulaciones en L’Hospitalet”, aseguran fuentes de Renfe. “Lo único que se ha realizado ha sido una reorganización del haz de vías”.

En cuanto a las tareas de limpieza nocturna en la estación de Bellvitge, defienden que no se utiliza ningún compresor, generador ni elemento mecánico alguno. La única concesión que hace Adif tiene que ver con las operaciones de mantenimiento de vía por la noche, que al menos reconocen. “No se pueden hacer en otra franja horaria sin interrumpir la operación ferroviaria”, se excusan.

Fuente: http://sociedad.elpais.com/sociedad/2014/04/06/actualidad/1396815371_979480.html

consultado el 07/04/2014.

COMENTARIO

El tema que se aborda en este texto admite distintos enfoques: médico (cuál es el impacto del ruido sobre la salud, qué niveles empiezan a ser dañinos), legal (quién tiene competencias, qué límites se permiten, en qué horarios, quién ostenta el derecho), técnico (cómo pueden minimizarse los efectos sobre la población, qué tecnologías menos nocivas existen o se pueden desarrollar).

Desde un punto de vista económico, el problema examinado en el texto sería el que generan las externalidades negativas: el impacto negativo que tiene sobre otro la actuación de un agente económico, y que no es compensado.

Las externalidades pueden ser **positivas** o **negativas**. En el primer caso se trata de un beneficio que proporciona la actuación de un agente económico –ya sea éste consumidor, productor o sector público- a otro, a cambio de nada. Por ejemplo, si la construcción de una parada de metro prácticamente en la puerta de un establecimiento va a incrementar sus ventas debido a que el número de personas que van a pasar por delante se va a multiplicar, se trata de una externalidad positiva pues el propietario de ese establecimiento no va a tener que pagar por ello –sí que tendrá que pagar, por medio de sus impuestos, la construcción de esa infraestructura, ya que el pago del billete que realizan los usuarios no cubre todo el coste, pero no pagará en mayor medida que cualquier otra persona que no salga tan favorecida como él-.

Las externalidades también pueden ser mutuas. Es el caso típico del agricultor cuyas flores se ven polinizadas en mayor medida y obtiene por tanto mayores cosechas a partir del momento en el que un apicultor se instaló en una finca cercana. Efectivamente, las abejas de éste también aprovechan el polen de las flores del agricultor para fabricar su miel. Ninguno de los dos paga al otro –ni por la polinización ni por el polen-: en este caso se trata de externalidades positivas mutuas.

Del mismo modo, las externalidades pueden ser **negativas**. Esto ocurre cuando se trata de *costes que ha de padecer algún agente económico como consecuencia de la actuación de algún otro, y que no son compensados*. Este es el caso que nos ocupa.

Dos son los tipos de medidas que se han propuesto principalmente en la literatura económica para corregir el problema de las externalidades negativas:

El impuesto pigouviano.

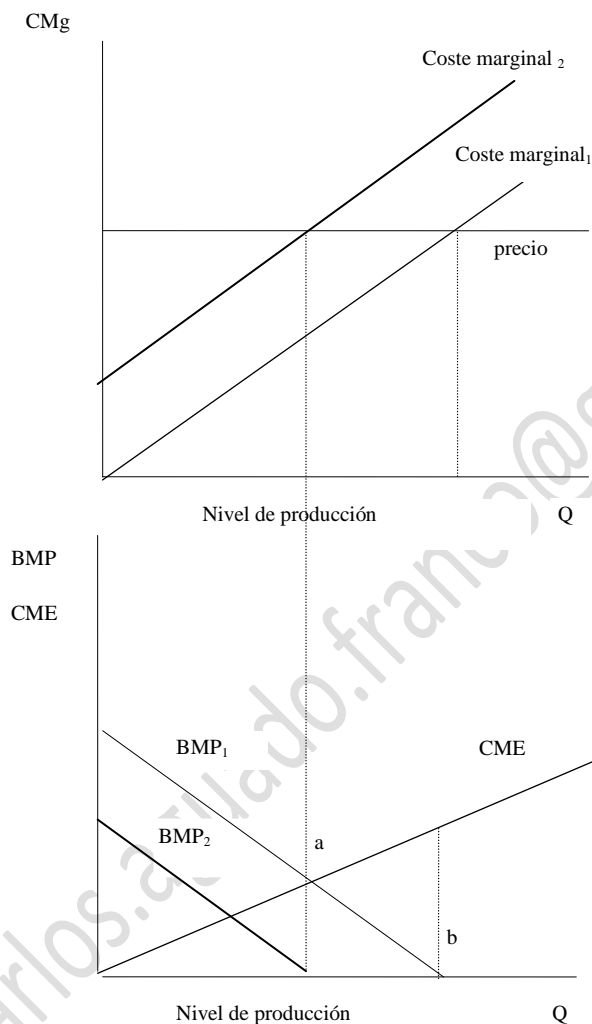
La negociación coasiana.

Pigou propuso que se fijara un impuesto proporcional a la cantidad producida al causante de la externalidad, de forma que se llegue a un equilibrio socialmente deseable.

Si no se consideran los costes externos, la empresa buscará maximizar beneficios y producirá hasta el punto “b” en el gráfico adjunto, para maximizar el área delimitada por la función de beneficios marginales privados (BMP).

Como consecuencia del impuesto pigouviano, la función de costes marginales se desplazará paralelamente hacia arriba. Así, la función de beneficio marginal privado –beneficio marginal contando sólo los ingresos marginales y los costes marginales privados, es decir, sin contar los costes externos o externalidades que se generen-, se desplazará hacia abajo.

Así, dejando ahora a la empresa maximizar sus beneficios, producirá hasta el óptimo social, que se alcanza para un nivel de producción tal que el beneficio marginal privado (BMP) corte con el coste marginal externo (CME): en el punto “a” del gráfico. Este es el punto socialmente deseable pues en él la diferencia entre los beneficios marginales y los costes externos es máxima.



Los impuestos pigouvianos presentan, al menos, dos problemas: es difícil fijar la cuantía óptima del impuesto para que nos lleve al equilibrio socialmente deseable, además de que no necesariamente todas las empresas tendrán la misma estructura de costes y no tendría la misma repercusión en todas; y que se penaliza doblemente al empresario. En efecto, no sólo ha de abonar el importe del impuesto por todas las unidades que produzca, sino que como se ve en el gráfico producirá una menor cantidad –lo que no sólo es malo para él sino también para los consumidores–.

La solución propuesta por Ronald Coase es la negociación. Coase considera que el hecho de impedir o limitar la posibilidad de producir al generador de las externalidades también le genera a éste una externalidad.

Coase explica que si se cumplen determinados requisitos se alcanzará el óptimo social gracias a la negociación.

Los requisitos son tres:

- *Que exista un perfecto conocimiento de los implicados.* En efecto, para que pueda llevarse a cabo un proceso negociador es fundamental que se sepa quién genera la externalidad y también quién la padece. Si se le va a pagar el doble acristalamiento, por poner un ejemplo, a los afectados por el ruido de los aviones de un aeropuerto, es fundamental definir qué zona estará afectada; hasta dónde llega la huella acústica.
- *Que los derechos estén perfectamente definidos.* Esta es una cuestión fundamental. En gran parte de las actividades económicas se generan externalidades negativas, y las asumimos porque en caso contrario no se podrían producir o consumir muchos bienes y servicios que disfrutamos. En función de quién ostente el derecho, la compensación tendrá que realizarla quien produce la externalidad o quien desea que se evite su generación.
- *Que los costes de transacción –negociación– sean bajos –o nulos–.* En efecto, si los costes de negociación fuesen excesivamente elevados, podrían estar desapareciendo los beneficios sociales que podría producir el llegar a un acuerdo.

De esta manera, si se cumplen estos tres requisitos, y sea quien sea el que ostente el derecho –o el generador de la externalidad a producirla o quien la padece a evitarla–, mediante la negociación se podrá alcanzar el óptimo social.

Si necesita repasar conceptos microeconómicos, puede dirigirse a mi página donde encontrará múltiples recursos:

<http://microeconomiajuancarlosaguado.blogspot.com.es>