



LA CONTAMINACIÓ ACÚSTICA

Un recent estudi de la contaminació acústica al País Valencià, realitzat per un equip d'investigadors del departament de Física Aplicada de la Universitat de València, posa de manifest que els valencians estan diàriament exposats a un nivell de soroll ambiental molt superior a la mitjana recomanada per la legislació comunitària. A més a més, altres conclusions de l'estudi

resulten, com a mínim, curioses. Per exemple la mínima diferència apreciable entre el nivell de contaminació de les grans ciutats i el de les mitjanes. O el quasi que inexistent marc jurídic al respecte. O la pràctica absència de les denúncies de particulars. Al capdavant dels factors més sorollosos figuren el trànsit i les obres públiques. Però hi ha més.

Aquest estudi dirigit pel professor **Amando García**, diferencia dues parts: en la primera, més genèrica, es revisen els elements més importants que caracteritzen el fenomen de la contaminació acústica, s'aplega el cabal d'informació obtinguda pels mesuratsges de soroll ambiental realitzats per diferents institucions i especialistes d'arreu l'estat i, darrerament, es desenvolupa una expressió semiempírica simple que permeta de predir, de forma aproximada, els nivells sonors produïts pel trànsit rodat. Però és a la segona part on s'estudia el problema dins de l'àmbit específic del País Valencià, per mitjà de dos sistemes de mesura: un que quantifica la contaminació acústica dels nuclis urbans més importants del país i un altre, de caràcter sociomètric, que intenta d'avaluar la resposta subjectiva dels valencians davant del problema.

Això ha permès de confirmar apreciacions anteriors, com ara que els nivells sonors L_{eq} (diürns) són superiors als límits acceptables per a les zones residencials (65dBA). No debades l'estat espanyol és el segon més sorollós del món, després del Japó, per bé que els autors de l'estudi apunten la possibilitat que hàgem accedit ja al primer lloc en aquest rànquing d'estrídències. En aquest sentit, les coses no han

canviat molt des de fa, almenys, dotze anys: la comparació dels resultats obtinguts en quatre sèries de mesures diferents de soroll ambiental a la ciutat de València (1980, 1984, 1987 i 1992), permet d'afirmar que els valors mitjans diürns dels nivells sonors de la ciutat s'hi han mantingut pràcticament constants. Una conclusió sorprenent si atenem l'extra-

ordinari increment del parc de vehicles que s'ha produït en aquests dotze anys. I aquest augment de vehicles redunda, òbviament, en un trànsit rodat més dens i sorollós. Entre els factors atenuants que justifiquen aquesta sorprenent estabilitat, els investigadors destaquen les millores tecnològiques que són comunes a les últimes fornades de vehicles que han sortit al mercat. I atés que aquestes millores es perfeccionaran encara més, Amando



García i el grup que dirigeix preveuen que, segurament, no es produiran variacions significatives, en els pròxims anys, pel que fa als nivells mitjans de soroll de les zones urbanes.

El soroll i els trets socioculturals

Una altra de les conclusions que es desprén d'aquest estudi evidencia perfectament alguns dels trets socioculturals més característics de la nostra societat. Val a dir que

l'ascens del nivell d'activitat de les ciutats a l'estat espanyol (i, consegüentment, l'augment del nivell de soroll ambiental) es produeix tots els dies un poc més tard que en altres ciutats de l'entorn europeu. Això ho compensa, però, el fet que el nivell d'activitat (i de soroll) es manté en el nostre cas fins a molt altes hores de la nit. Cal dir que, a l'hora de fer els mesuratsges, els especialistes espanyols allarguen, almenys, una hora més la franja horària d'anàlisi.

Però, a més, l'estudi desvetla que el soroll ambiental no és un problema privatiu de les gran aglomeracions urbanes: també a les ciutats mitjanes (Gandia, Alzira, Elx, etc.) els nivells fluctuen entre 65 i 70 dBA, superiors, per tant, a la mitjana recomanable. El creixement experimentat per aquestes ciutats, l'increment equiparable del parc de vehicles, i la creació de noves vies de comunicació, són alguns dels factors que explicarien la semblança.

La gran diversitat dels agents sorollosos

Però si bé a l'hora de la sesta no s'aprecia una disminució del fluid d'activitat i de soroll, la persistència d'alts nivells de soroll fins a altes hores de la matinada sí que es correspon amb altre dels trets privatius de la nostra societat. Els pubs i les discoteques comencen a ser factors que cal tenir en compte en el manteniment i l'augment del soroll ambiental. És cert que aquesta és una qüestió relativa: d'una banda, és aquesta una contaminació que se circumscriu a una franja diària concreta, molt més important a mesura que s'acosta el cap de setmana; d'un altre costat, la valoració d'aquesta contaminació, especialment, varia atenent paràmetres ben subjectius.

I és que el tràfic, tot i ser la font més important de soroll ambiental, no és l'única, evidentment. Les obres públiques li van a la saga. I a distància tenim encara la indústria (d'escassa o nul·la importància al centre dels nuclis urbans), els infants, les sirenes o els avions. I, per damunt de qualsevol relativisme *a priori*, els pubs i les discoteques comencen a ser ja un dels factors sorollosos més denunciats. Un total de seixanta ajuntaments d'una mostra de 268 (un 22% del total) els consideren una font de soroll de molta importància en les seues respectives ciutats. I això, depenent dels casos, pot ser considerat un índex més o menys preocupant.

Però poc soroll jurídic

De totes maneres, la repercussió que ha tingut la contaminació acústica en les ordinacions municipals és pràcticament nul·la. Cal notar l'absència d'un marc jurídic, suficient i satisfactori, que ataque el problema. Potser també perquè les denúncies al respecte dels particulars són mínimes. Només un 1% de les 963 persones entrevistades pels investigadors han manifestat haver cursat alguna denúncia contra el soroll ambiental. I no serà perquè no els moleste. De

BALL DE XIFRES

Nivells sonors (580 mesures diürnes en 180 municipis)

Leq (diürns) ciutats valencianes > 65 dBA

Valor mitjà nivell equivalent Leq = 67.4 dBA (66% dels casos > 65 dBA)

Valor mitjà nivell màxim Lmax (diürn) = 86.5 dBA (28% dels casos > 90 dBA)

Trànsit rodat

Relació vehicles per persona estat espanyol = 1 vehicle/ 2.3 hab.

Font acústica més important en el 95% dels casos:

Turismes 98% presència en observacions / *Camions* 67% /

Autobusos 33% / *Motocicletes* 88%

Valoració subjectiva (estudi sociomètric sobre una mostra de 963 persones)

±5 milions de persones «molt molestes» a l'estat espanyol (40% població)

±700.000 valencians «molt» o «bastant» molestos (18% de la mostra)

Fonts més importants subjectivament:

76% trànsit rodar / 8% veïns / 7% construcció - obres públiques /

6% bars, pubs, discoteques

Denúncies presentades: 1% de la mostra

l'estudi sociomètric mamprés per aquest grup d'investigació es desprén precisament el contrari: un 18% dels enquestats es manifestà molt o bastant molest pel soroll ambiental i un 7% confessà tenir molèsties de son a causa del soroll. Pel que fa a les fonts de soroll més molestes, subjectivament parlant, els enquestats col·loquen en primeríssim lloc el trànsit rodar, seguit a molta distància pels veïns, les obres públiques i els bars (76% i 8, 7 i 6%, respectivament).

D'altra banda, i en consonància amb aquest immobilisme ciutadà, cal fer notar que 187 dels 268 municipis valencians inquirits en la mostra encara no disposen d'ordinacions municipals sobre soroll ambiental. Val a parlar, doncs, del poc soroll jurídic que ha alçat la contaminació acústica.

Fer soroll sobre el soroll

Davant d'aquest estat de coses, els autors de la investigació consideren del tot necessari i ineludible proposar l'adopció d'una sèrie de mesures de tipus tècnic, legislatiu i educatiu adreçades a millorar substancialment un estat de coses que, en el millor dels casos, es mantindrà en els pròxims anys. Particularment, i pel que fa als aspectes més tècnics, el grup dirigit per Amando García proposa d'intensificar les actuacions de control sobre les fonts més molestes, tenir cura de realitzar planificacions urbanístiques que, com a mínim, contemplen el problema i, darrerament, millorar i potenciar una major utilització dels transports públics, en detriment del privat. D'altra banda, cal ampliar molt més l'ara insuficient marc jurídic amb l'elaboració de normatives i ordinacions adequades. Finalment, els investigadors criden l'atenció sobre la importància que tenen les actituds socials i els hàbits culturals de la societat en la resolució —o, almenys, minimització— del problema. En conclusió, val a dir que resta tot, o quasi tot, per fer.