



29.9.2014

COMUNICACIÓN A LOS MIEMBROS

Asunto: Petición n° 1153/2012, presentada por Gabi Schäffer, de nacionalidad alemana, sobre el ruido procedente del aeropuerto de Fráncfort

Petición n° 0891/2013, presentada por Torsten Jäger, de nacionalidad alemana, sobre el ruido de los aviones y el perjuicio para la salud

1. Resumen de la petición n° 1153/2012

La peticionaria se queja de los fuertes ruidos provocados por el tráfico aéreo del aeropuerto de Fráncfort. Expone que en su municipio no se ejecuta el plan de acción contra el ruido, porque, supuestamente no es uno de los municipios afectados. La peticionaria afirma que la ruta aérea sobre su región se utiliza cada vez más para así descongestionar la zona del sur de Fráncfort y desplazar el problema del ruido. Sin embargo, eso no soluciona el problema. Según la peticionaria, los datos y los mapas de ruido se remontan a 2005/2006 y las previsiones calculadas a partir de los mismos son erróneas, las medidas ejecutadas hasta ahora no funcionan, las actuales rutas aéreas no aparecen en la planificación original y los cálculos del ruido no son realistas; además, no se respetan las normas de ruido (entre otras, las normas de la OMS) y no se tienen en cuenta las consecuencias perjudiciales de un descanso nocturno limitado a 5,5 horas o menos debido a la concesión de autorizaciones temporales para operar vuelos nocturnos. Asimismo, según la peticionaria no es aceptable que las consecuencias para la salud de los vecinos se investiguen solo tras años de estar expuestos al ruido.

Resumen de la petición n° 0891/2013

El peticionario vive en una pequeña ciudad de Alemania que está cerca de las rutas aéreas del

aeropuerto de Fráncfort. Se ha puesto en marcha una nueva ruta recientemente en el aeropuerto, lo que se ha traducido en un aumento del tráfico aéreo. A pesar de los beneficios económicos resultantes, ha tenido un impacto negativo general en la vida de la zona, y también en los habitantes de la pequeña ciudad en la que vive el peticionario, dado que el ruido es excesivo. Se queja de que no se cumple la prohibición de los vuelos nocturnos y que la mayoría de los habitantes no pueden dormir bien, con el resultado de que no pueden trabajar de manera eficiente y pierden ingresos. Presenta los resultados de estudios de la Organización Mundial de la Salud (OMS) que muestran que el ruido es un riesgo para la salud pública y que una exposición prolongada causa varias lesiones y enfermedades crónicas y graves, y que el ruido ambiental es el segundo factor que causa problemas de salud después de la contaminación del medio ambiente. Pide que se reduzca el ruido provocado por los aviones en la zona de Essen y que se cumpla de manera coherente la prohibición de los vuelos nocturnos

2. Admisibilidad

Petición nº 1153/2012: admitida a trámite el 11 de enero de 2013.

Petición nº 0891/2013: admitida a trámite el 20 de enero de 2014.

Se pidió a la Comisión que facilitara información (artículo 202, apartado 6, del Reglamento).

3. Respuesta de la Comisión, recibida el 28 de junio de 2013

Según el artículo 8 de la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental¹, los Estados miembros debían elaborar, a más tardar el 18 de julio de 2008, planes de acción contra el ruido en zonas próximas a grandes aeropuertos (aeropuertos con más de 50 000 vuelos al año). Estos planes de acción debían afrontar las cuestiones relativas al ruido y a sus efectos, incluida la reducción del ruido, si fuese necesaria. El artículo 8, apartado 7, de la Directiva obliga a los Estados miembros a garantizar que se consulte a la población sobre las propuestas de planes de acción. El anexo V recoge los requisitos mínimos en cuanto a su contenido.

La Comisión ha enviado a las autoridades alemanas preguntas acerca de los planes de acción contra el ruido en lugares próximos al aeropuerto de Fráncfort. Se comunicó que se está elaborando un plan de acción para reducir el ruido que será publicado durante el segundo trimestre de 2013. Según las autoridades alemanas, entre 2006 y 2011 ha habido una reducción de 19 100 personas expuestas a un nivel L_{night} superior a 50 dB, y de 119 500 personas expuestas a un nivel L_{den} superior a 55 dB.

Las medidas para reducir el ruido competen a las autoridades de los Estados miembros y la Comisión no puede obligar a los Estados miembros a adoptar medidas concretas de reducción del ruido. La desviación de rutas de vuelo con el objetivo de reducir el número total de personas expuestas al ruido es una de las medidas de reducción del ruido que pueden dar resultado.

Según la información aportada hasta ahora por las autoridades alemanas, el municipio de Maintal no está expuesto a un nivel L_{den} superior a 55 dB o a un nivel L_{night} superior a 50 dB, por lo que, conforme a la Directiva, no se requiere ni un plan de acción ni la pertinente

¹ DO L 189 de 18.7.2002.

consulta pública.

Conclusiones

La Comisión ha solicitado a las autoridades alemanas información relativa al plan de acción sobre el ruido en lugares próximos al aeropuerto de Fráncfort, exigido por el artículo 8 de la Directiva 2002/49/CE. Se espera que se aplique un plan de acción durante los próximos tres meses. La Comisión informará a la Comisión de Peticiones de cualquier novedad en esta investigación.

4. Respuesta de la Comisión (REV), recibida el 31 de marzo de 2014

Peticiones nº 1153/2012 y nº 891/2013

La Comisión continúa haciendo un seguimiento de la situación, entre otros, a través de los planes de acción para prevenir y reducir el ruido que los Estados miembros deben adoptar –y presentar a la Comisión– de conformidad con la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental¹.

El proyecto de plan de acción sobre el ruido relativo al aeropuerto de Fráncfort, que se basa en niveles de protección contra el ruido establecidos a nivel nacional, estuvo disponible para consulta pública desde principios de septiembre hasta mediados de octubre de 2012 y se puede consultar en: www.rp-darmstadt.hessen.de.

La Comisión recibió un resumen de este proyecto de plan de acción el 17 de enero de 2014 que se puede consultar en:

http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df10/colutzdvw/envutzj0q/DE_HE_DF10_MAir_EDDF_v1.pdf.

Conclusiones

La Comisión aún no ha recibido el plan de acción definitivo aprobado con arreglo a la Directiva 2002/49/CE. La Comisión continuará, por lo tanto, realizando un seguimiento de la cuestión.

5. Respuesta de la Comisión (REV II), recibida el 29 de septiembre de 2014

Peticiones nº 1153/2012 y nº 891/2013

La Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental² (en lo sucesivo, «la Directiva») exige la elaboración de mapas de ruido y planes de acción para aglomeraciones urbanas, grandes ejes viarios, grandes ejes ferroviarios y grandes aeropuertos. La Directiva también se aplica al ruido emitido por emplazamientos de actividades industriales como los

¹ Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (DO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

² DO L 189 de 18.7.2002.

enumerados en el anexo I de la Directiva 2010/75/CE¹.

Los planes de acción, cuyos resúmenes deben presentarse a la Comisión, han de cumplir los requisitos previstos en el anexo VI de la Directiva. Las autoridades alemanas han presentado el resumen del plan de acción contra el ruido en el aeropuerto de Fráncfort. Dicho resumen puede consultarse en el siguiente enlace:

http://cdr.eionet.europa.eu/de/eu/noise/df10/colu0alng/envu705wg/DE_HE_DF10_MAir_EDDF_v2.pdf

Para consultar el plan de acción completo, visítese el siguiente enlace:

http://www.rp-darmstadt.hessen.de/irj/RPDA_Internet?rid=HMdI_15/RPDA_Internet/sub/aec/aec40079-4fac-2731-79cd-aa2b417c0cf4,,22222222-2222-2222-2222-222222222222.htm

Los mapas de ruido correspondientes se elaboraron en 2012.

La Directiva no determina las medidas concretas que deben integrar los citados planes de acción ni establece ningún tipo de valores límite u objetivo, sino que corresponde a los Estados miembros decidir las medidas y fijar los valores límite u objetivo que consideren convenientes o necesarios.

La Directiva impone la utilización de los indicadores de ruido L_{den} y L_{night} a efectos de la elaboración de los mapas estratégicos de ruido², y define dichos indicadores en su anexo I. Estos indicadores se basan, de hecho, en niveles sonoros medios a largo plazo. El documento de posición sobre los indicadores de ruido de la UE contiene información general adicional sobre el proceso de armonización relativo a los indicadores de ruido y puede consultarse en el enlace <http://ec.europa.eu/environment/noise/pdf/noiseindicators.pdf>. Asimismo, una reciente publicación de la Organización Mundial de la Salud, disponible en el enlace http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0017/43316/E92845.pdf, expone los efectos que tienen los distintos niveles sonoros sobre la salud.

De conformidad con el artículo 5, apartado 3, de la Directiva, los Estados miembros podrán utilizar indicadores distintos de L_{den} y L_{night} para la planificación acústica y la determinación de zonas de ruido.

Los Estados miembros garantizarán asimismo que se consulte a la población y que se le ofrezca a tiempo la posibilidad efectiva de participar en la preparación y revisión de los planes de acción. En virtud de la información presentada ante la Comisión, el plan de acción vigente se ha consultado a la población. Los resultados de esta consulta se presentan en el propio plan de acción y en el resumen correspondiente.

Conclusión

Con arreglo a la información de que dispone en este momento, la Comisión no puede constatar infracción alguna de la legislación de la UE.

¹ DO L 334 de 17.12.2010. La Directiva 2002/49/CE hacía referencia al Anexo I de la Directiva 92/61/CEE, pero hoy debe entenderse como una referencia al Anexo I de la Directiva 2010/75/CE. Esta Directiva se aplica a las actividades industriales que den lugar a contaminación, mencionadas en los capítulos II a VI de la Directiva.

² Hasta que entre en vigor el nuevo proyecto de Directiva de la Comisión por la que se establecen métodos comunes de evaluación del ruido con arreglo a la Directiva 2002/49/CE, los Estados miembros podrán utilizar otros indicadores nacionales, pero deberán convertirlos a los indicadores anteriormente señalados.