

05 DIC 2017

DESCRIPCIÓN SINTÉTICA: PREVENIR RUIDOS MOLESTOS

256-12

ANTECEDENTES:

- Art. 2618 CC s/ prohibición de generar ruidos molestos;
- Ord. 009-C-66 s/ prohibición y prevención de ruidos molestos;
- Ord. 1553-CM-05 s/ metodología para medición, evaluación y clasificación de ruidos potencialmente molestos;
- Norma IRAM 4062
- Estudios de la Organización Mundial de la Salud

FUNDAMENTOS

Se vienen reiterando cada día con mayor intensidad los reclamos de vecinos que señalan que ven perturbada su tranquilidad y necesario descanso en horas de la noche, especialmente los fines de semana en el sector del microcentro de la ciudad, debido a la creciente contaminación sonora producida principalmente -aunque no en exclusividad- por escapes libres y equipos de audio de gran potencia instalados en automotores especialmente modificados a efectos de generar, precisamente, gran volumen sonoro.

El problema de la contaminación sonora no es exclusivo de esta ciudad, por el contrario, es un mal que aqueja a la casi totalidad de las grandes urbes, al punto que se han generado asociaciones de usuarios tales como "NoiseFree America" en Estados Unidos (sitio web: <http://noisefree.org>), o el Círculo Alemán de Lucha contra el Ruido ("Deutscher Arbeitsring für Lärmbekämpfung e.V."), "Quiet Australia" (<http://quietaus.blogspot.com.ar/>), la canadiense "The Right to Quiet Society for Soundscape Awareness and Protection" (<http://quiet.org/>), así como áreas específicas dentro de algunos organismos gubernamentales de protección ambiental, tales como el Ministerio de Medio Ambiente de la República Alemana o su equivalente austríaco; en nuestro país existe en Rosario el "Comité Científico Interdisciplinario de Ecología y Ruido"

(<http://www.nonoise.org/quietnet/sienc/sienc.htm>), que se define como “un grupo de profesionales perteneciente a la Asociación de Logopedia, Foniatría y Audiología del Litoral (ASOLOFAL) dedicado a mejorar el estado de la contaminación por ruido en la Ciudad de Rosario así como en otros lugares”.

En la ciudad de Nueva York rige un “Código del Ruido” que regula una multiplicidad de aspectos acústicos, entre los que se encuentran por ejemplo los referentes a la prevención de ladridos, las emisiones sonoras de night-clubs, los ruidos producidos por obras en construcción, los niveles tolerables de ruido proveniente de automotores y ciclomotores y, en cuanto al tema que nos ocupa, las emisiones de música efectuadas desde automóviles especialmente equipados para hacerlo a todo volumen. La norma referenciada reviste especial interés para nosotros por una cuestión de fundamental importancia: el modo de determinar si el ruido es molesto o no. Seguidamente explicaremos las razones, pero antes haremos una breve reseña acerca de la imperiosa necesidad de controlar las emisiones sonoras como problemática de salud pública y medioambiental.

Hasta hace pocos años la problemática del ruido ambiental se vinculaba principalmente con pérdida de la audición, de ahí que cobrara relevancia la medición en decibeles. Sin embargo, estudios más modernos tanto de entidades privadas como de la Organización Mundial de la Salud han demostrado que el ruido como problema ambiental no afecta sólo el sistema auditivo sino que se refleja en un sinnúmero de molestias al bienestar general del individuo, pudiendo provocar trastornos del sueño, trastornos circulatorios e incluso ataques cardíacos; afectando además la capacidad de relacionarse socialmente e incrementando los niveles de violencia en las respuestas del individuo al producir stress y debilitar el sistema inmunológico.

Esto es de suma importancia destacarlo, puesto que frente a los problemas de inseguridad y otras emergencias el control de la contaminación sonora pareciera pasar a segundo plano, las meras vibraciones en el aire no parecen muy peligrosas. Sin embargo, algunos estudios demuestran justamente lo contrario. Un estudio hecho en el año 1960 por la Facultad de Medicina de la

Universidad de Columbia demostró que un habitante promedio de la jungla sudanesa de 80 años de edad tenía la misma capacidad auditiva de un habitante promedio de cualquier ciudad de Estados Unidos de 30 años de edad.

Otros estudios posteriores sugieren que el ruido produce stress psicológico, conducta agresiva, hipertensión, cambios cardiovasculares, enfermedades digestivas y respiratorias, así como cambios hormonales. Algunos estudios incluso sugieren que el ruido aumenta las tasas de mortalidad. (v. Las respectivas citas . Allí también se menciona que algunos científicos creen que el ruido produce estrés al provocar la llamada “respuesta de lucha o huida”, caracterizada por una oleada de adrenalina, aumento del ritmo cardiaco y una estimulación fisiológica generalizada (FN22 del artículo previamente citado). Resulta ampliamente conocida en la actualidad la realación entre el estrés y otras enfermedades, así como también que el estrés se exagera ante situaciones en las que el sujeto percibe carecer de control sobre sus circunstancias – tal como el caso de los ruidos provocados por terceros; el ruido dispara alarmas instintivas en la mente que predisponen al cuerpo a reaccionar ante un peligro desconocido; la reiteración de estas alarmas -como es actualmente de público conocimiento- puede producir daños fisiológicos psicológicos severos, e incluso algunos estudios sugieren que podría tener efectos carcinogénicos en determinadas circunstancias.

Tampoco deben minimizarse los efectos adversos resultantes de la interrupcion de un adecuado descanso, ya que es sabido que la fisiología humana requiere de periodos de desanso y sueño, cuya falta puede provocar alteraciones psicológicas. Se ha llegado a decir que los sujetos expuestos a graves interferencias sonoras en sus domicilios pueden experimentar una sensación de desarraigo, carentes del más elemental refugio, pudiendo provocar reacciones de extrema violencia (v. al respecto las referencias contenidas en <http://www.quiet.org/quiet-list/cardozo.htm> Nros. FN17, FN18, FN 20 y FN 21, 22, 25 y 26 – reproducción de un artículo de Jason A. Lief aparecido en 1994 en la prestigiosa publicación “Cardozo Law Review”).

Por su parte y advirtiendo la cantidad de efectos nocivos provocados 'prima facie' por el ruido en las ciudades, la Organización Mundial de la Salud ha encargado numerosos estudios tendientes a constatar su entidad y el eventual nivel de perjuicio social representado por el mismo. Es así como en el año 2011 la Oficina Regional Europea publica un trabajo denominado “Burden of disease from environmental noise” (algo así como “La carga de enfermedades producidas por ruido ambiental” — http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0008/136466/e94888.pdf, disponible exclusivamente en inglés) que pretende cuantificar la pérdida de años de salud por dicha causa.

En su introducción expresa que “... la urbanización, el crecimiento económico y el transporte automotor son promotores de exposición al ruido ambiental y efectos sobre la salud. El ruido ambiental se define como ruido emitido desde cualquier fuente excepto los puestos de trabajo en las industrias. La Directiva de la Unión Europea acerca del manejo del ruido ambiental agrega los emplazamientos industriales como fuentes de ruido ambiental.”

Esta publicación complementa otras anteriores -tanto del mismo organismo como otros estudios particularizados- tendientes a estudiar la pérdida de años de salud en la población – o, dicho de otra manera, calidad de vida- a causa de factores medioambientales; si bien los datos sobre los que basa sus conclusiones se refieren exclusivamente a países de Europa, creemos que la tendencia que las mismas marcan es suficientemente genérica como para mostrarnos el camino a seguir en esta cuestión, ya que si bien la exposición al ruido producido por el tráfico y otras fuentes es seguramente menor en nuestra región, no por ello resulta menos nociva a largo plazo; resultando por otra parte previsible que la contaminación sonora se intensifique con el paso del tiempo si no tomamos medidas preventivas para minimizar sus efectos.

En la mencionada publicación se constata que en los últimos años se incrementaron los casos de asociación entre exposición al ruido del tránsito urbano y del tráfico aéreo e hipertensión y enfermedades isquémicas



Concejo Municipal
Municipalidad de San Carlos de Bariloche



(incluyendo infarto de miocardio), constatándose igualmente una disminución en la capacidad cognitiva de los niños en edad escolar durante los períodos de exposición al ruido, disminución que persiste aún un tiempo después de cesado el mismo.

Llamativamente, una de las más altas mediciones en años de salud perdidos (medidos en una unidad denominada DALY, en la cual 1 DALY es equivalente a 1 año de vida saludable perdida) la da la relacionada con las perturbaciones al descanso, con unos 903.000 DALYs para ciudades europeas de más de 50.000 habitantes, frente a los 61.000 DALYs de las enfermedades cardiovasculares o los 45.000 DALYs de la pérdida de capacidad cognitiva; estos valores son seguidos por la pérdida de años de salud producidos por lo que comúnmente denominamos “irritación” y que como tal tendemos a minimizar en sus efectos. Según el trabajo comentado, la pérdida en años de salud por dicha causa es de aproximadamente 587.000 DALYs para ciudades europeas de más de 50.000 habitantes. La “irritación” se define en dicha investigación (que es la primera de su tipo en incorporar esta medición) por contraste con el concepto de “salud” definido por la OMS como *“el estado de completo bienestar físico, mental y social y no meramente como la ausencia de enfermedad o alguna debilidad”*. Otras afecciones se relacionan con la pérdida de audición y la aparición de acúfenos.

Finalmente destaca esta introducción algo que nos parece de fundamental importancia: existe suficiente evidencia debidamente fundada en estudios epidemiológicos de gran escala para vincular la exposición de la población al ruido medioambiental con efectos gravemente adversos para la salud humana, por lo que la polución sonora debe ser considerada un genuino problema de salud pública antes que una mera molestia.

En este estado vale la pena repasar el estado normativo de la cuestión que nos ocupa.

El art. 2.618 del Código Civil brinda el marco normativo al disponer en forma expresa que “Las molestias que ocasionen el humo, calor, olores, luminosidad, ruidos, vibraciones o daños similares por el ejercicio de actividades en inmuebles vecinos, *no deben exceder la normal tolerancia* teniendo en cuenta las condiciones del lugar y aunque mediare autorización administrativa para aquéllas.”

Observemos que en forma muy sabia dicho artículo establece como término de referencia lo que según las circunstancias particulares deba considerarse como “normal tolerancia”.

El mismo concepto fue recogido por nuestra Ordenanza 9-C-1966, que en su artículo primero dispone la prohibición de provocar ruidos molestos “... cuando por la hora, lugar o intensidad perturben o puedan perturbar la tranquilidad o reposo de la población, originando molestias o perjuicios de cualquier naturaleza”.

La Ordenanza 1553-CM-05, que adhiere a la norma IRAM 4062/84 para la medición y evaluación de emisiones acústicas privilegió posteriormente la utilización de una metodología más técnica para la medición de emisiones acústicas dentro de su ámbito de aplicación, dejando de lado el concepto genéricamente asentado por las normas de base; este cambio de paradigma, si bien resulta apropiado dentro del estricto ámbito de aplicación de dicha norma - que, recordemos, excluye expresamente las emisiones sonoras generadas por los automotores, estén éstos en circulación o en posición estática- resulta

absolutamente ineficaz en el caso de la contaminación sonora producida desde la vía pública, al resultar imposible su medición en decibeles.

Ello porque, además de no existir uniformidad en los criterios de evaluación de los decibeles “molestos”, la medición, evaluación y clasificación de fuentes sonoras transitorias como las de los automotores con escapes libres o con equipamiento acústico de gran potencia resulta inviable precisamente por su transitoriedad, bastando que el emisor modifique el volumen o no ponga en marcha el equipo al momento de la medición para que ésta arroje valores ubicados dentro de parámetros considerados normales, siendo además imposible efectuar una toma de muestra retroactiva.

Esto ha hecho que muchas normas (tal, por caso, la Ordenanza 39025/83 de la Ciudad de Buenos Aires, o la ley 1540 CABA) resulten inaplicables en la práctica, al tornar imposible la constatación de la infracción.

Considerando que la legislación municipal se orienta en primer término a facilitar la convivencia en la ciudad y que por ello está fundamentalmente dirigida a los seres humanos que son sus habitantes, entendemos que las mediciones técnicas, por muy adecuadas que ellas puedan resultar en determinadas circunstancias, deben pasar a segundo plano cuando por sí solas son insuficientes para dar la respuesta que las situaciones concretas requieren. En casos como el que nos ocupa, las quejas reiteradas y consistentes de los vecinos afectados son demostración más que suficiente del daño producido.

Es por ello que nos parece interesante hacer notar la formulación contenida en el “Código del Ruido” de la ciudad de Nueva York del año 2007, que mencionáramos más arriba, por cuanto el mismo, que en algunos apartados contiene previsiones sumamente detalladas, al regular los ruidos generados por el tránsito (incluyendo motos y automóviles) lo hace mediante una formulación genérica sujeta a la apreciación de la autoridad de aplicación; por ejemplo, en lo que se refiere a las emisiones sonoras producidas por la utilización de reproductores de audio establece que “Ninguna persona operará, usará o hará operar o usar un equipo de audio personal de modo de crear un ruido

irrazonable” (ap. 24-233), definiendo seguidamente como “ruido irrazonable” aquel sonido que resulte audible para cualquier persona que se encuentre a una distancia de aproximadamente 8 m de distancia desde la fuente de emisión. Incluyendo en estos ejemplos a los equipos de audio que se encuentren dentro de automotores, tanto en el caso que los mismos se encuentren estáticos o en circulación.

Siendo que la norma precedentemente mencionada es de factura moderna, es de presumir que la adopción de una fórmula que prescinde de definiciones técnicas tiene un objetivo concreto, no estando motivada por la falta de conocimientos o medios tecnológicos. Ello nos reafirma en la convicción que señaláramos más arriba, en el sentido que la determinación del nivel de ruido admisible debe estar dada por lo que realmente experimentan los vecinos que lo sufren antes que por su correspondencia con determinadas mediciones.

Sin perjuicio de ello a los fines ilustrativos nos parece oportuno señalar que determinadas emisiones sonoras se encuentran ya suficientemente medidas y que existen tablas que permiten inferir que cuando un vecino se queja lo hace con gran fundamento. Así, por ejemplo, se han establecido los siguientes valores para determinados tipos de ruidos:

150 dB armas de fuego;

140 dB arranque de motores;

130 dB perforadora neumática;

120 db ruido de un avión despegando;

120 dB sirena de ambulancia;

110/120 dB(A) estéreos/equipos de audio en automotores;

110 db moto con el escape libre;

110 dB motocicleta;

110 dB(A) martillo neumático;

100 dB sierra eléctrica;

100 dB(A) tren;

Algunas otras normas del país continúan el criterio genérico, por ejemplo la Ordenanza N° 917/78 sobre ruidos molestos de la ciudad de Catamarca, que prohíbe dentro de su ejido municipal "...causar, producir, o estimular ruidos innecesarios o excesivos que, propagándose por vía aérea o sólida afecten la población ya sea en ambientes públicos o privados" (fuente:

<http://www.sfvcatamarca.gov.ar/sfvc/paginas/noticia.php?idnot=6804>) .


La Ordenanza 2976/90 de la Ciudad de Mendoza - http://www.ciudaddemendoza.gov.ar/files/61/2976_90.pdf - también define en términos similares el concepto de "ruido molesto": "cualquier sonido que ocasione molestias y/o perjuicios a la salud, bienestar o actividades de la población. Incluyese en el concepto de ruidos molestos a todos los movimientos vibratorios u oscilatorios producidos que puedan ser percibidos por las personas o afectar sus bienes, ya sean audibles o perceptibles directamente o, siendo inaudibles o imperceptibles, se conviertan en perturbantes mediante sistema o aparato".

En este contexto, queremos destacar que la Ordenanza 9-C-66 continúa vigente, al no haber sido expresamente derogada por ninguna otra norma ni suplida su aplicabilidad por la Ordenanza 1553-CM-05 en lo que es materia de la presente, y que a la luz de los reclamos que señaláramos al inicio cobra

inusitada vigencia. Sin embargo, dada su antigüedad, consideramos que deben adecuarse sus previsiones, reafirmando la vigencia de los artículos 1° a 4° -formulación de principios generales en relación a las emisiones sonoras- y ampliando el alcance de algunas de sus normas particulares, estableciendo además sanciones para el caso de infracciones.

AUTORES: Concejal IRMA HANECK

COLABORADOR: Abog. Bárbara M. Figueirido


IRMA HANECK
Concejal Municipal - Bloque S
Municipalidad de San Carlos de Bariloche

El proyecto original N° /12, con las modificaciones introducidas, fue aprobado en la sesión del día de de 2012, según consta en el Acta N° /12. Por ello, en ejercicio de las atribuciones que le otorga el Art. 38 de la Carta Orgánica Municipal

**EL CONCEJO MUNICIPAL DE SAN CARLOS DE BARILOCHE
SANCIONA CON CARÁCTER DE**

ORDENANZA

- Art. 1°) Se prohíbe dentro del ejido municipal la producción de ruidos molestos, superfluos o extraordinarios, sean ellos originados por acciones u omisiones directas o indirectas, voluntarias o involuntarias, causadas por el hombre, por los animales o elementos de que dispone o de que se sirve, cuando por la hora, lugar o intensidad perturben o puedan perturbar la tranquilidad o reposo de la población, originando molestias o perjuicios de cualquier naturaleza.
- Art. 2°) Quedan particularmente comprendidas dentro de las previsiones del artículo precedente las emisiones sonoras provenientes de equipos de audio colocados en automotores que resulten audibles a más de 5 m de distancia de su fuente.
- Art. 3°) Se prohíbe en todo el ejido municipal la circulación de vehículos y/o rodados cuyos sistemas de escape originales hayan sido alterados de manera tal que dicha alteración tenga como consecuencia aumentar el nivel de su emisión sonora.

Art. 4º) En ambos casos las infracciones se penarán conforme la siguiente escala:

(a) La primera infracción a la presente normativa a dará lugar a la imposición de una multa equivalente a 1.000 MF o lo que en el futuro determine la ordenanza tarifaria, con retención preventiva del vehículo y puesta a disposición del Juez de Faltas por el tiempo que éste determine.

(b) La segunda infracción dará lugar a la imposición de una multa que el Juez de Faltas graduará entre 2.000 y 5.000 MF según la gravedad de la infracción teniendo en cuenta las circunstancias de tiempo, modo y lugar, con retención preventiva del vehículo y puesta a disposición del Juez de Faltas. En este caso, el vehículo solamente podrá liberarse cuando, previo pago de la sanción impuesta, el titular o persona debidamente autorizada designe un taller autorizado al que deberá ser trasladado por personal municipal con la finalidad de restituir los sistemas alterados a su estado original o, en caso de imposibilidad, el que más se aproxime al mismo.

(c) En caso de ulteriores infracciones, confiscación del vehículo con destino a su realización forzosa, previa remoción de los sistemas en infracción, los cuales serán destruidos o, en caso que el Municipio estime posible su utilización en otras circunstancias, donados a alguna institución de bien público.

Art. 5º) En los casos que proceda la restitución del vehículo, el titular o persona debidamente autorizada deberá abonar a más de la sanción impuesta las sumas que correspondan en concepto de acarreo y depósito.

Art. 6º) Comuníquese. Publíquese en el Boletín Oficial. Tómesese razón. Cumplido, archívese.