

Proyecto Constructivo de la
Subestación Eléctrica de Tracción
de Bentaberri.

**ANEJO N° 15. ESTUDIO DE
SOSTENIBILIDAD**

ÍNDICE

1. OBJETO	1
2. PLANTEAMIENTO	2
3. ESTRATEGIA AMBIENTAL VASCA DE DESARROLLO SOSTENIBLE	3
3.1 Criterios y objetivos de la estrategia ambiental vasca de desarrollo sostenible.....	3
3.2 Incidencia sobre metas y compromisos de la estrategia vasca para la sostenibilidad.....	4
4. ANÁLISIS DEL COSTE-BENEFICIO	6
5. IMPACTO AMBIENTAL	7
5.1 Emisiones contaminantes	7
5.2 Excedentes de excavación	7

1. OBJETO

Los estudios de sostenibilidad analizan la rentabilidad de un proyecto no sólo desde un punto de vista económico, sino también social y medioambiental, evaluando tanto los beneficios como los costes sociales y medioambientales asociados a dicho proyecto.

Este estudio pretende medir la contribución del proyecto al bienestar de la sociedad, dentro del Plan de Sostenibilidad del Gobierno Vasco, impulsado desde el departamento de Vivienda, Obras Públicas y Transportes.

Este estudio evalúa la rentabilidad global del proyecto para la sociedad. Para ello se han calculado los beneficios y costes económicos, sociales y medioambientales en cada uno de los años de vida de la inversión, con carácter diferencial del proyecto, respecto de la situación que se daría en el caso de que no se llevase a cabo el presente proyecto.

2. PLANTEAMIENTO

El Plan Director del Transporte Sostenible (PDTS) de la Comunidad Autónoma del País Vasco define como Transporte Sostenible a aquel transporte que se realiza bajo parámetros de sostenibilidad, es decir, perdurabilidad, en el sentido de que no agota los recursos actuales, permitiendo que perduren para su utilización por las generaciones futuras.

El PDTS, entre sus diferentes líneas de actuación, cita las siguientes, dirigidas hacia un transporte sostenible:

- Concienciar a la Sociedad en general y a las Instituciones sobre la necesidad de un Transporte Sostenible.
- Implantar la incorporación de un Informe de Sostenibilidad a los estudios y proyectos de Transporte que se desarrollen en la CAPV.

Con el presente Análisis de Sostenibilidad se cumple lo dispuesto en el anteriormente citado PDTS de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

El principal documento que recoge la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020) es el Programa Marco Ambiental.

Por lo tanto, el análisis de sostenibilidad de la Nueva Subestación Eléctrica de Tracción de Bentaberri, se ha centrado en la comprobación de que la iniciativa queda dentro de las estrategias enunciadas en el Programa Marco Ambiental y respeta sus objetivos y los de la protección del medio ambiente.

3. ESTRATEGIA AMBIENTAL VASCA DE DESARROLLO SOSTENIBLE

3.1 Criterios y objetivos de la estrategia ambiental vasca de desarrollo sostenible

La Ley General de Protección de Medio Ambiente del País Vasco (en lo sucesivo Ley 3/1998) fija como objetivo el desarrollo sostenible para toda la política ambiental que se desarrolle en el ámbito territorial de la Comunidad. La Ley señala que el uso del aire, el agua, el suelo, el paisaje, la flora y la fauna se hará de modo sostenible (Artículo 1), y hace suyo el compromiso de garantizar un desarrollo sostenible que satisfaga las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades (Artículo 2).

Dentro del contexto y principios del Programa Marco Ambiental de la Comunidad Autónoma del País Vasco se cita la "Estrategia europea para un desarrollo sostenible" que, en lo tocante al transporte y la ordenación territorial, marca los siguientes objetivos y metas a largo plazo:

Mejorar el sistema de transporte y la ordenación territorial:

- Desvincular el aumento en el uso del transporte del crecimiento del PIB para reducir la congestión y otros efectos colaterales negativos.
- Conseguir una transferencia en el uso del transporte de la carretera al ferrocarril, al transporte navegable, y al transporte público de pasajeros, de tal forma que la cuota del transporte por carretera en el 2010 no sea superior a la de 1998.
- Fomentar un desarrollo regional más equilibrado reduciendo las disparidades en la actividad económica y manteniendo la viabilidad de las comunidades rurales y urbanas.

En cuanto a Metas Ambientales: Objetivos y Compromisos a asumir, el Programa Marco Ambiental, en coherencia con las cinco metas y objetivos recogidos en la "Estrategia europea para un desarrollo sostenible" y con los diez temas ambientales analizados en el Diagnóstico del medio Ambiente de la CAPV 2002, enuncia entre otras metas y objetivos:

- Meta 1 - Garantizar un aire, agua y suelos limpios y saludables: reducir de forma integrada las emisiones y vertidos en origen de las sustancias contaminantes, las emisiones de ruidos, los riesgos de emisiones o vertidos accidentales.
- Meta 2 - Gestión responsable de los Recursos Naturales y de los Residuos: fomentar el ahorro de recursos naturales, disminuir progresivamente los procesos de artificialización y los ritmos de destrucción de suelos, así como proteger la tierra agraria.
- Meta 3 - Protección de la Naturaleza y la Biodiversidad: reducir sensiblemente las amenazas a fin de mantener los procesos ecológicos esenciales y la potencialidad evolutiva de los ecosistemas, promover la protección de los recursos paisajísticos del territorio, potenciando en particular la conservación de los paisajes singulares y aquellos de alto componente de calidad y naturalidad.
- Meta 4 – Equilibrio Territorial y Movilidad: mejorar el reparto espacial y la distribución equilibrada de las actividades económicas en el territorio, reconducir el reparto modal de los diferentes modos de transporte potenciando los transportes colectivos y los no motorizados, reducir las necesidades de movilidad, aproximación a los principios tarifarios de uso de las infraestructuras de la toma en consideración de los costes externos del transporte (costes marginales), dar prioridad a la inversión en infraestructuras para modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente.

En cuanto a Condiciones necesarias para avanzar hacia la sostenibilidad en la CAPV, el Programa Marco Ambiental, enuncia entre otras condiciones y objetivos:

- Integrar la Variable Ambiental en otras políticas: impulsar la evaluación ambiental de planes y programas en la Administración.
- La Implantación del Programa Marco Ambiental considera como prioritario para desplegar sus objetivos al Sector Transportes, especificando lo siguiente:
- El informe “Medio Ambiente en la CAPV 2001. Diagnóstico” destaca el impacto ambiental del transporte como uno de los problemas medioambientales más difíciles de resolver. Una razón para ello es que con el actual modelo, el tráfico por carretera y el tráfico aéreo continúan aumentando rápidamente.
- Un sistema de transporte sostenible debe contribuir al bienestar económico y social sin agotar recursos naturales, destruir el medio ambiente o perjudicar la salud.
- Esto supone que dicho transporte debe contemplar como mínimo:
- Atender las necesidades de movilidad territorial y permitir el acceso a las necesidades básicas.
- Apoyar el desarrollo territorial, económico y social.
- Limitar sus presiones e impactos ambientales a la capacidad de asimilación del medio ambiente.

Además se debe minimizar el efecto sobre la biodiversidad que el desarrollo territorial exige de las infraestructuras de transporte, optimizando la capacidad y eficiencia de las existentes, tomando plenamente en consideración la variable ambiental en las de nueva implantación.

3.2 Incidencia sobre metas y compromisos de la estrategia vasca para la sostenibilidad

Un análisis de cómo las estrategias y objetivos del Programa Marco Ambiental se han tenido en cuenta en la iniciativa de la Línea Bilbao-Donostia, concluiría en que:

- La iniciativa tiene por si misma aspectos medioambientales favorables: reducción de emisiones a la atmósfera por la eliminación de tráfico de vehículos particulares y mejora en la fluidez del tráfico, reducción de molestias sonoras y mejora de la calidad atmosférica por alejar tráfico de lugares con alta densidad de población. Además de estas mejoras medioambientales indudables y junto a ellas está la reducción en la siniestralidad de las carreteras locales con sus consecuencias de ahorro económico y en vidas humanas, así como por reducción de tiempos perdidos, que se traducirá en beneficios económicos y en mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.
- En resumen, el ferrocarril está llamado a convertirse en un agente de cambio en la ruta hacia el Transporte Sostenible, o lo que es lo mismo, hacia un sistema eficaz y equilibrado que facilite la movilidad de todas las personas sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para abordar sus propias necesidades.

La opción del ferrocarril se fundamenta en una serie de beneficios universales:

- Se reducen los accidentes de tráfico.
- Se quema menos oxígeno.
- Se produce menos CO₂.
- El peatón recupera la calle.
- Se eliminan los costes de la congestión del tráfico (tiempo y dinero).
- Se reducen los ruidos en el entorno urbano.

Con respecto a la meta del Programa Marco Ambiental relativa a reducir las necesidades de movilidad y a la potenciación de los transportes colectivos y no motorizados, la iniciativa se inserta plenamente en esta línea.

La evaluación de impacto que se ha llevado a cabo confirma:

- La adecuación de la tramitación de la iniciativa a lo dispuesto sobre evaluación de impactos ambientales.
- La consideración de alternativas, generadas para tener costes ambientales más reducidos, así como de medidas preventivas y correctoras de impactos, viables y eficaces para minimizar o tener contenidos los niveles de impacto.
- El escaso consumo de recursos y la escasa emisión de contaminantes en relación con otras alternativas de transporte.
- La corrección en cuanto a las posibilidades de integración de la nueva vía en el marco de los valores ecológicos, patrimoniales y paisajísticos de Euskadi.

Por todo ello, se puede afirmar que no se vulneran las estrategias y objetivos del Programa Marco Ambiental-Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible (2002-2020), quedando la iniciativa de la nueva subestación de Tracción de Bentaberri objeto del presente Proyecto Constructivo, dentro del campo de los modos de transporte compatibles con un desarrollo sostenible.

4. ANÁLISIS DEL COSTE-BENEFICIO

La ejecución de la nueva subestación de tracción de Bentaberri se integra en Metro Donostialdea. Actualmente la línea dispone de un número determinado de subestaciones, sin embargo con la construcción del nuevo tramo entre Lugaritz y Easo, resultan insuficientes, tanto en lo que respecta a potencias demandadas como a caídas de tensión en la línea, por lo que se hace necesaria la construcción de una nueva subestación eléctrica de tracción.

Por otro lado, el fallo de una subestación supone un impacto notable sobre la operación obligando a la explotación en situaciones degradadas que conllevan una reducción en el tráfico ferroviario. Asimismo, este aspecto supone una mala imagen para el ferrocarril con una posible pérdida de confianza de los viajeros, así como la pérdida de ingresos inmediatos y a corto-medio plazo.

Por lo tanto, la ejecución de la SET de Bentaberri se enmarca en la necesidad de dar servicio a la línea para unidades eléctricas según las nuevas frecuencias esperadas según los estudios de capacidad previos.

5. IMPACTO AMBIENTAL

5.1 Emisiones contaminantes

En este apartado se desglosan los resultados obtenidos en cuanto a emisiones brutas de contaminantes a la atmósfera al entrar en operación la citada conexión.

En unos casos las fuentes recogen valores muy globales cuya aplicación debe hacerse con sumo cuidado.

Por ejemplo las emisiones del FC dependerán del mix de tracción Eléctrica/Diesel, de las fuentes de generación eléctrica, del material móvil, de la topografía, del tipo de servicios (urbano, regional, largo recorrido), etc. Por ello aplicar valores promedio europeos o de un país concreto puede llevar a importantes errores.

Por esta razón las numerosas fuentes bibliográficas consultadas ofrecen en ocasiones cifras muy diferentes para las emisiones de un mismo modo.

5.2 Excedentes de excavación

El volumen de los diferentes residuos generados durante las obras, incluidos los procedentes de excavaciones, los resultantes de las operaciones de preparación de los diferentes tajos, embalajes, materias primas de rechazo y de la campaña de limpieza, se propondrá su depósito en las obras de relleno más cercano.

En caso de que, por cualquier circunstancia, la totalidad o parte de los excedentes de tierras generados no pudieran acogerse en la zona propuesta y fuera necesaria la construcción de depósitos de sobrantes de excavación, el promotor deberá redactar un proyecto de instalación de depósitos de sobrantes.