



Congreso Nacional del Medio Ambiente
CUMBRE DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

GT-2. Percepción social de la problemática ambiental en el desarrollo de infraestructuras

Parte 3

GT-2. Percepción social de la problemática ambiental en el desarrollo de infraestructuras

CASOS CONCRETOS DE GESTIÓN DE LA PERCEPCIÓN SOCIAL DE INFRAESTRUCTURAS CON PROBLEMÁTICA AMBIENTAL



PERCEPCIÓN SOCIAL DE LA PROBLEMÁTICA AMBIENTAL DE LA PRESA DE MELONARES



Problemática asociada a la construcción de una presa

El dato

España es el estado del mundo con más agua embalsada por Km² y el tercero en proporción de presas por habitante

Los objetivos de una presa

- ✓ Abastecimiento agua potable
- ✓ Riego
- ✓ Generación de energía eléctrica
- ✓ Control de avenidas
- ✓ Turismo



GT-2. Percepción social de la problemática ambiental en el desarrollo de infraestructuras

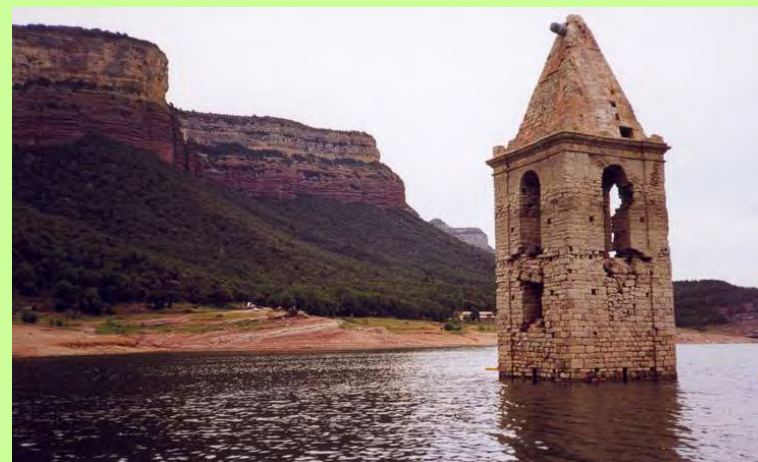
Movimientos a favor

- ✓ Poblaciones con problemas de abastecimiento de agua potable
- ✓ Comunidades de regantes
- ✓ Poblaciones con deficiencia en el suministro eléctrico
- ✓ Sectores empresariales con intereses turísticos en la zona



Movimientos en contra

- ✓ Poblaciones que quedarán sumergidas
- ✓ Poblaciones aguas abajo (por el riesgo de accidentes: Presa de Tous)
- ✓ Defensores del patrimonio etnológico, histórico y artístico afectado
- ✓ Movimientos ecologistas
- ✓ Cofradías de pescadores en la costa



El caso de la Presa de Melonares (Sevilla)

Gran presa de **180 Hm³** de capacidad en el cauce del río Viar, afluente del Guadalquivir

Inundará una superficie de **1.467 Ha** de los municipios de Castilblanco de los Arroyos, El Pedroso y Almadén de la Plata, dentro del **Parque Natural de la Sierra Norte** de Sevilla:

- 14 hábitats prioritarios
- Poblaciones de águila imperial ibérica, cigüeña negra, lince ibérico, nutria, águila real, milano negro, águila culebrera, aguilucho cenizo, búho real...
- Zona Especial de Protección de Aves (ZEPA)



El caso de la Presa de Melonares (Sevilla)

OBJETIVO

Solucionar definitivamente los problemas de abastecimiento de Sevilla y su área metropolitana (1.250.000 hab.) gracias a una aportación de 34 Hm³/año y a diversas medidas de gestión y ahorro

LA INVERSION

Casi 24 millones de euros en medidas ambientales frente a los 19,6 millones de euros de inversión para la construcción de la propia presa

EL FACTOR AMBIENTAL

Determinante sobre cualquier otra consideración, ayudando así a mejorar la percepción social de la infraestructura con un impacto ambiental indudable



Medidas ambientales compensatorias

Área de Compensación Ecológica

Superficie degradada de **1.380 Ha**
similar al área inundada y que formará
parte del Parque Natural

Plantación de **400.000 plantas**
autóctonas (encina, acebuche, etc.),
mejora del **matorral mediterráneo**,
creación de **pastizales** y plantaciones
específicas con el objeto de mejorar el
hábitat de **especies presa** (conejo,
perdiz) de las especies protegidas

Instalación de vivares para la
reintroducción del conejo (convenios
con **CSIC** e **IREC**)

Construcción de dos **azudes de cola**
para fomentar zonas de nidificación
(islas artificiales flotantes y fijas)

No se almacenará agua hasta que el
nuevo hábitat se consolide



Otras medidas ambientales ejecutadas

Medidas genéricas de protección del **agua**, del **suelo** y de la **atmósfera**:
EDAR, apantallamientos acústicos, balsas de decantación

Estudio justificativo de **préstamos, canteras e instalaciones** de modo que no se alteren los hábitats existentes en el vaso del embalse hasta que no se consolide el área de compensación

Mantenimiento de los corredores faunísticos (**lince**), áreas de reserva de **nutria**, escalas y frezaderos para **peces**

Seguimiento de las poblaciones de **rapaces y murciélagos**

Trasplantes ejemplares singulares



GT-2. Percepción social de la problemática ambiental en el desarrollo de infraestructuras

El resultado

- ✓ Es posible conciliar intereses inicialmente opuestos: protección del entorno y construcción de una presa
- ✓ Es posible mejorar la percepción social de una infraestructura con una problemática ambiental importante
- ✓ Ha sido necesaria una inversión considerable en medidas ambientales, superior a la de obra civil
- ✓ Es importante difundir y explicar lo que se ha hecho y por qué se ha hecho



PERCEPCIÓN SOCIAL Y MEDIO AMBIENTE EN LA CONSTRUCCIÓN DE PUERTOS DEPORTIVOS



Situación actual de la navegación deportiva y de ocio

EL DATO

Cataluña cuenta con más de 48.500 plazas para embarcaciones deportivas, de las que 28.642 son puntos de amarre en dársenas y puertos deportivos.

Objetivo: ofrecer en el año 2015 hasta 54.500 puntos de amarre, de los que 31.891 corresponden a puertos, dársenas y marinas interiores y 22.562 a plazas en otras instalaciones de menor impacto, muchas de las cuales son de temporada



ALTERNATIVAS A LA CONSTRUCCIÓN DE NUEVOS PUERTOS

- Ampliar las instalaciones existentes
- Pantalanes temporales
- Marinas secas
- Áreas de invernada
- Zonas de varado en playa y puntos de fondeo controlados (puertos naturales)



GT-2. Percepción social de la problemática ambiental en el desarrollo de infraestructuras

Movimientos a favor

- ✓ **Promotores** (proyectos de iniciativa privada o en régimen de concesión)
- ✓ **Ayuntamientos** (atracción de turismo de alto poder adquisitivo, organización de competiciones, regatas...)
- ✓ **Sectores empresariales** (desarrollos urbanísticos, industria náutica asociada, nuevos servicios)



Movimientos en contra

- ✓ **Movimientos ecologistas** y de defensa de la naturaleza
- ✓ **Sectores tradicionales** (cofradías de pesca) que ven disminuir sus capturas



Construcción de nuevos puertos

IMPACTOS DIRECTOS

- ✓ Afección a las playas y a la línea de costa como elementos geomorfológicos
- ✓ Daños sobre la vegetación marina y terrestre
- ✓ Alteración de la calidad de las aguas (puerto y playas)
- ✓ Afección a las comunidades planctónicas y bentónicas
- ✓ Afección a la avifauna
- ✓ Afección al paisaje: intrusión visual de la línea de costa y cambio de la calidad estética
- ✓ Molestias por el incremento de tráfico (accesos al puerto)
- ✓ Contaminación acústica

IMPACTOS INDIRECTOS O TIERRA ADENTRO

- ✓ El puerto como catalizador del negocio inmobiliario, lo que implica la construcción de otras infraestructuras (nuevas urbanizaciones, centros comerciales, aparcamientos, nuevos accesos) con sus correspondientes impactos
- ✓ Para muchos, este tipo de puertos sólo mejoran el nivel de vida de las clases sociales de mayor poder adquisitivo



¿Cómo conciliar posiciones?

Es necesaria una planificación adecuada para conciliar demanda y oferta, protección del medio ambiente y desarrollo



Plan de Puertos de Cataluña (2006-2015)

Instrumento de **ordenación del litoral**, siguiendo las directrices de la ordenación territorial

Objetivo principal: hacer compatible el uso portuario racional de la costa con la preservación de la dinámica litoral.

El plan engloba tanto a la náutica deportiva como al sector pesquero y comercial



Náutica deportiva: crecimiento compatible con el entorno

- ✓ **Promover el reequilibrio territorial:** desarrollar una red de puertos que evite la dispersión anárquica y la concentración excesiva de amarres, así como prevenir la proliferación de amarres ligados al turismo y a las segundas residencias
- ✓ **Optimizar el espacio actual de los puertos:** reconvertir la oferta para dar cabida a embarcaciones de eslora media (12-15 metros)
- ✓ **Potenciar el acceso al mar de embarcaciones pequeñas:** rampas de varada para embarcaciones de menos de 6 metros de eslora
- ✓ **Impulsar las instalaciones de menor impacto ambiental:** de temporada, de invernada y los amarres en seco
- ✓ **Potenciar la práctica popular de la náutica:** impulsar el alquiler de embarcaciones o las excursiones marítimas
- ✓ **Profesionalizar la gestión** de los puertos y las dársenas deportivas

LÍNEAS FERROVIARIAS DE ALTA VELOCIDAD



Afecciones

- Ambientales
- Económicas
- Sociales



Alteraciones ambientales

- Ruidos y vibraciones
- Geología y geomorfología
- Hidrología superficial y subterránea
- Vegetación
- Fauna
- Paisaje



GT-2. Percepción social de la problemática ambiental en el desarrollo de infraestructuras

El doble túnel que atravesará Guadarrama se queda sin salida de emergencia en Rascafría

Medio Ambiente obliga a Fomento a que cambie el trazado del tren veloz a Valladolid

VICENTE G. OLAYA, Madrid. El Ministerio de Fomento tendrá que volver a redactar su proyecto de túnel para el tren veloz a Valladolid bajo la sierra del Guadarrama, obra ya adjudicada en 160.000 millones de pesetas. El Ministerio de Medio Ambiente ha elaborado una declaración de impacto ambiental (norma de obligado cumplimiento) que modifica sustancialmente el proyecto inicial de Fomento. El túnel doble, de casi 30 kilómetros de longitud, que unirá las dos vertientes del Guadarrama —una en territorio madrileño y otra en el segoviano— no podrá tener, según la declaración de impacto, una salida de emergencia en mitad del valle del Lozoya (en el municipio de Rascafría), ni su embocadura de entrada a Madrid podrá ubicarse sobre la preciada fresneda de Miraflores.

Medio Ambiente considera que “los impactos ambientales” de las obras sobre el entorno

del Lozoya son “inadmisibles” sobre esta zona natural, por lo que “el promotor [el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias, organismo dependiente de Fomento] debe modificar el proyecto de construcción”.

En su página 13, la declaración de impacto prohíbe incluso que se construya cualquier salida de emergencia. “En ningún caso puede haber salida externa por cuestiones de seguridad”, se lee en el documento. La única posibilidad que deja Medio Ambiente a Fomento para evacuar a los pasajeros en caso de emergencia son los pasi-

llos que cada 200 metros unirán los dos túneles paralelos que se perforarán bajo el Guadarrama. “Abrir una salida de emergencia en vertical no se ajustaba a ninguna norma de seguridad”, manifestaron ayer fuentes oficiales.

La portavoz de Ecologistas en Acción, María de los Angeles Nieto, expresó su satisfacción por las modificaciones que impone el Ministerio de Medio Ambiente. “Este ministerio ha demostrado una mayor conciencia ambiental que Fomento. Las noticias son muy buenas, pero seguimos pensando

que la obra es innecesaria”, manifestó.

La declaración de impacto obliga igualmente a Fomento a encajonar las vías del tren veloz en la franja de terreno —de poco más de cien metros— existente entre el tren de Cercanías (Madrid-Cantoblanco) y la M-607, a la altura del término de Tres Cantos. De esta manera se evitará la afección “directa o indirecta” al monte de El Pardo (que se extiende junto a las vías del tren) y se limitará la afección sólo a esta franja de terreno ya degradada por las infraestructuras.

PASA A LA PÁGINA 4

GT-2. Percepción social de la problemática ambiental en el desarrollo de infraestructuras

Compatibilizar la ejecución de grandes infraestructuras con el Medio Ambiente



GT-2. Percepción social de la problemática ambiental en el desarrollo de infraestructuras



GT-2. Percepción social de la problemática ambiental en el desarrollo de infraestructuras



Alteraciones socioeconómicas

- Estructura demográfica
- Población activa
- Distribución de población
- Sistema territorial
- Recalificación del suelo



EL PLAN EÓLICO DE CASTILLA Y LEÓN



Antecedentes

Iniciativas empresariales privadas a finales de los años 1990:

- Gran desarrollo de la tecnología de generación.
- Subvenciones al KWh producido.

Desbordamiento de la
Administración por solicitudes

NECESIDAD DE ORDENAR EL RECURSO

Oposición de grupos ecologistas a instalación indiscriminada:

- Afección al paisaje.
- Posibles daños a avifauna por colisión con palas, electrocuciones, etc.

Antecedentes

- ✓ Desconfianza entre la población local por ruido: molestias a núcleos de población y a ganado.
- ✓ Oposición de asociaciones deportivas de parapente y ala delta.
- ✓ Resto de la sociedad, indecisa entre "a favor" y "en contra": energías limpias pero que alteran mucho el paisaje.



Antecedentes

El Plan Energético de Castilla y León (**PERCYL**) (1991-2000): regula el desarrollo de las energías renovables en C. y L.

A través del Programa de Ahorro, Sustitución y Energías Renovables (**PASCER**).

El **Plan de Desarrollo Regional** 2000-2006 trata, entre otros, el PASCER y la energía eólica.

El Plan establece que se elaborarán los **Planes Eólicos Provinciales**: estrategia para las instalaciones eólicas, desde puntos de vista ambiental y socioeconómico.

Antecedentes

Decreto 107/1998, de 4 de junio, de medidas temporales en procedimientos para autorización de instalaciones eólicas.

Establece moratoria y fecha límite para **evaluación estratégica previa**: hasta 15 de noviembre de 1999.

La **información pública** del Plan junto con su **informe ambiental** se realiza en marzo y agosto de 1999.

Los **dictámenes medioambientales** de los **Planes Provinciales** se presentan en noviembre de 1999 y febrero y abril de 2000, según provincias.

Planteamientos del Plan Regional

Dar **solución a la problemática** suscitada, **ordenando el recurso** en el territorio.

Atendiendo tanto a las necesidades de **desarrollo socioeconómico** (producción de energías renovables) como a la demanda social de **conservación** de paisaje, espacios naturales protegidos, avifauna, y bienestar de la población local

Ordenar el territorio para la implantación de estas instalaciones y compaginar planificación ambiental con programación energética, industrial y socioeconómica.



Características del Plan Regional

El **Plan Eólico Regional** se presenta el 13 de junio de 2000 con los objetivos de:

- Aprovechar potencial existente.
 - Proteger recursos naturales con energías renovables
 - Favorecer desarrollo socioeconómico local y regional.
 - Mejorar distribución energética.
-
- ☐ Plan abierto y **en evolución**.
 - ☐ Se estructura en **Documentos Provinciales**.
 - ☐ A nivel de **planificación**, no de proyectos.
 - ☐ Genera y selecciona **alternativas**.
 - ☐ Abierto a **diferentes tipologías** de proyectos eólicos.

Resultados

- Actuaciones de la **Consejería de Medio Ambiente** y el **EREN** (Ente Regional de la Energía de Castilla y León).
- 413 parques **solicitados** con 11.819 MW.
- Sólo se pondrán en funcionamiento los **medioambiental y económicamente viables**.
- Para cumplir orientativamente la **previsión de 2.575 MW** instalados que fija el Plan Eólico.

