



9. JUICIO DEFINITIVO DE LOS IMPACTOS

9.1. Análisis de los resultados obtenidos

En la página siguiente se presenta un cuadro resumen en el que se incorpora el juicio provisional y el juicio definitivo, al objeto de facilitar la comparación entre ambos.

Los motivos por los que se ha conseguido rebajar el grado de la afección prevista, en el caso de los impactos negativos, han sido fundamentalmente por reducción de la intensidad de esa afección y por limitación de la superficie afectada por la misma, así como por la posibilidad de valorar su carácter provisional, recuperable y reversible.

De los resultados mostrados en esta tabla se deduce que la aplicación de las medidas correctoras ha permitido variar el juicio de los diez impactos que estaban calificados como Negativos Severos, reduciendo su valoración a Negativos Moderados, aunque cabe hacer la precisión de que solamente en aquellos que afectaban a los factores contaminación atmosférica y acústica se ha reducido significativamente su valor del juicio provisional, mientras que para los otros la reducción es menos importante, aunque debido a su valor inicialmente poco elevado, se ha conseguido rebajar de esta forma el tipo de impacto inicialmente previsto. Además, en el resto de impactos negativos también se ha bajado su valoración aunque no han bajado de intervalo, sin embargo se han acercado mucho los nuevos valores obtenidos tras las medidas al nivel de intervalo inferior, como es el caso de los factores vegetación y ocupación de espacio.

Esto indica, por un lado, que al ejecutarse las medidas propuestas la afección ambiental se contendría significativamente, y por otro, que el valor inicialmente alcanzado por muchos de estos cruces ya era reducido, por lo que su inclusión en la categoría inferior no ha sido difícil.

CRUCE	Pesos factores	Signo	Direccionalidad	Interacción	Momento de aparición	Intensidad	Extensión	Persistencia	Reversibilidad	Recuperabilidad	Suma	Magnitud	JUICIO PROVISIONAL	JUICIO DEFINITIVO
FASE DE CONSTRUCCIÓN														
(Nº1) Ocupación temporal terreno instalaciones de obra, acopios y parques de maquinaria X Riesgo afección sistema hídrico	15	-	2	1	4	1	1	1	1	1	12	180	Negativo Compatible	Negativo Compatible
(Nº2) Ocupación temporal terreno instalaciones de obra, acopios y parques de maquinaria X Ocupación del espacio	40	-	4	1	4	1	1	1	1	1	14	560	Negativo Compatible	Negativo Compatible
(Nº3) Despeje y desbroce vegetación, movimientos de tierras y excavaciones, y gestión de tierras durante las obras de desmonte y terraplenado X Topografía del terreno	25	-	4	1	4	1	1	3	1	1	16	400	Negativo Compatible	Negativo Compatible
(Nº4) Despeje y desbroce vegetación, movimientos tierras y excavaciones, y gestión de tierras durante las obras de desmonte y terraplenado X Vegetación urbana y rural	35	-	4	1	4	1	1	3	1	1	16	560	Negativo Compatible	Negativo Compatible
(Nº5) Despeje y desbroce vegetación, movimientos tierras y excavaciones, y gestión tierras durante obras desmonte y terraplenado X Cont. Atm. y emisión partículas	65	-	4	3	3	1	1	1	1	1	15	975	Negativo Moderado	Negativo Moderado
(Nº6) Despeje y desbroce vegetación, movimientos tierras y excavaciones, y gestión tierras durante obras desmonte y terraplenado X Emisión ruido y confort sonoro	60	-	4	3	4	1	1	1	1	1	16	960	Negativo Moderado	Negativo Moderado
(Nº7) Despeje y desbroce vegetación, movimientos de tierras y excavaciones, y gestión de tierras durante las obras de desmonte y terraplenado X Residuos sólidos	10	-	4	1	4	1	1	1	1	1	14	140	Negativo Compatible	Negativo Compatible
Nº8) Despeje y desbroce de vegetación, movimientos de tierras y excavaciones, y gestión de tierras durante las obras de desmonte y terraplenado X Elementos de interés histórico y etnográfico	30	-	4	1	4	1	1	1	1	1	14	420	Negativo Compatible	Negativo Compatible
(Nº9) Tráfico de maquinarias y transporte de materiales X Accidentabilidad	50	-	2	1	4	1	1	1	1	1	12	600	Negativo Moderado	Negativo Compatible
(Nº10) Tráfico de maquinarias y transporte de materiales X Contaminación atmosférica y emisión de partículas	65	-	4	3	3	1	1	1	1	1	15	975	Negativo Moderado	Negativo Moderado
(Nº11) Tráfico maquinarias y transporte materiales X Emisión ruido y confort sonoro	60	-	4	3	4	1	1	1	1	1	16	960	Negativo Moderado	Negativo Moderado
(Nº12) Tráfico maquinarias y transporte de materiales X Tráfico	55	-	2	1	4	1	1	1	1	1	12	660	Negativo Moderado	Negativo Compatible
(Nº13) Ordenación, desviación del tráfico y señalización de obras X Accidentabilidad	50	-	2	1	4	1	1	1	1	1	12	600	Negativo Moderado	Negativo Compatible
(Nº14) Ordenación, desviación del tráfico y señalización de obras X Tráfico	55	-	2	1	4	1	1	1	1	1	12	660	Negativo Moderado	Negativo Compatible
(Nº15) Ordenación, desviación del tráfico y señalización de obras X Contaminación atmosférica y emisión de partículas	65	-	4	3	3	1	1	1	1	1	15	975	Negativo Moderado	Negativo Moderado
(Nº16) Ordenación, desviación del tráfico y señalización de obras X Emisión de ruido y confort sonoro	60	-	4	3	4	1	1	1	1	1	16	960	Negativo Moderado	Negativo Moderado
(Nº17) Ordenación, desviación tráfico y señalización obras X Aceptabilidad proyecto	35	-	2	1	4	1	1	1	1	1	12	420	Negativo Compatible	Negativo Compatible
(Nº18) Implantación infraestructura tranviaria X Emisión de ruido y confort sonoro	60	-	4	3	4	1	1	1	1	1	16	960	Negativo Moderado	Negativo Moderado

CRUCE	Pesos factores	Signo	Direccionalidad	Interacción	Momento de aparición	Intensidad	Extensión	Persistencia	Reversibilidad	Recuperabilidad	Suma	Magnitud	JUICIO PROVISIONAL	JUICIO DEFINITIVO
FASE DE FUNCIONAMIENTO														
(Nº 19) Contratación del personal necesario para explotación del proyecto X Empleo	35	+	4	1	4	4	1	3	1	1	19	665	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 20) Modificación del espacio urbano X Estructura del territorio	70	+	4	5	2	8	5	3	1	1	24	1.680	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 21) Presencia de la infraestructura tranviaria X Ocupación de espacio	40	+	2	1	3	4	3	3	1	1	18	720	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 22) Presencia de la infraestructura tranviaria X Paisaje urbano	45	+	4	5	2	4	5	3	3	3	29	1.305	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 23) Existencia de desmontes y terraplenes X Riesgo de inundación	20	-	2	1	3	1	1	3	1	1	13	260	Negativo COMPATIBLE	Negativo COMPATIBLE
(Nº 24) Explotación de la infraestructura tranviaria X Contaminación atmosférica y emisión de partículas	65	+	2	1	2	4	5	3	1	1	19	1.235	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 25) Explotación de la infraestructura tranviaria X Emisión de ruido y confort sonoro	60	+	2	1	2	4	3	3	1	1	17	1.020	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 26) Explotación de la infraestructura tranviaria X Demografía	75	+	2	3	2	4	3	3	3	3	23	1.725	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 27) Explotación de la infraestructura tranviaria X Movilidad	90	+	4	3	2	8	5	3	3	3	31	2.790	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 28) Explotación de la infraestructura tranviaria X Sistema de transportes	80	+	4	3	2	8	5	3	3	3	31	2.480	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 29) Explotación de la infraestructura tranviaria X Aceptabilidad social del proyecto	35	+	4	3	4	8	3	3	1	1	27	945	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 30) Explotación de la infraestructura tranviaria X Calidad de vida	40	+	4	3	4	8	3	3	1	3	29	1.160	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 31) Explotación de la infraestructura tranviaria X Consumo energético	50	+	2	3	4	8	3	3	1	3	27	1.350	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 32) Explotación de la infraestructura tranviaria X Accidentabilidad	50	+	4	3	4	8	3	3	3	3	31	1.550	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 33) Explotación de la infraestructura tranviaria X Tráfico	55	+	2	3	4	8	3	3	3	1	27	1.485	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 34) Explotación de la infraestructura tranviaria X Comercio y servicios	50	+	2	3	2	4	3	3	3	3	23	1.150	POSITIVO	POSITIVO
(Nº 35) Desgaste de los equipos e instalaciones X Sostenibilidad económica	25	+	2	5	4	1	3	3	3	3	24	600	POSITIVO	POSITIVO



9.2. Juicio definitivo de impactos

Conforme se puede observar en la tabla anterior, en el JUICIO DEFINITIVO de los impactos analizados, se obtienen los siguientes resultados:

- Se mantiene la ausencia de impacto **NEGATIVO y CRÍTICO**, confirmándose que la propuesta analizada, en los términos que ha sido inicialmente diseñada, no generaría ninguna afección negativa sobre el medio de magnitud tan grave como para considerar que se trata de una actuación ambientalmente insostenible. No se requiere, por lo tanto, ni la retirada del proyecto o su completa modificación.
- Al igual que en el caso anterior, sigue sin detectarse ningún impacto como **NEGATIVOS y SEVEROS**. Por lo que no se requerirá medidas correctoras, protectoras o compensatorias severas y se reafirma que la actuación propuesta resulta ambientalmente sostenible.
- Después de la aplicación de las medidas correctoras, protectoras y compensatorias, el número de impactos valorados como **NEGATIVOS y MODERADOS** se ha reducido. Suponen un total de siete de los impactos analizados, por lo que su peso relativo es 20% de los 35 cruces estudiados. Aunque con la aplicación de las medidas no se haya logrado reducir en su totalidad el número de estos impactos, cabe destacar que se ha logrado disminuir su valor considerablemente. Como se ha comentado anteriormente, estas afecciones sobre el medio no suponen una agresión excesiva sobre el mismo debido a su carácter temporal, aunque requieren la aplicación de una amplia batería de medidas preventivas, correctoras y compensatorias, sin las cuales sería sensiblemente más impactante sobre el medio ambiente esta actuación. Cabe destacar que son impactos asociados única y exclusivamente a la fase de obras de la actuación, y dado que durante la larga etapa de funcionamiento se tendrá claramente un efecto positivo sobre muchos de estos factores que son afectados



negativamente durante su fase de obras, desde una perspectiva global se puede afirmar que el impacto será mínimo.

- De los 35 impactos analizados, se consideran 12 **NEGATIVOS y COMPATIBLES**, así pues se incrementan alcanzando el 34,2 % del total. Se trata de una magnitud de afección negativa que se valora como poco significativa. Se trata de afecciones previsiblemente leves sobre el medio ambiente, por lo que en estos casos el análisis realizado permite afirmar que el proyecto objeto de estudio es perfectamente viable desde un punto de vista medioambiental. No obstante, las medidas correctoras, preventivas y compensatorias propuestas en estos casos también son de obligado cumplimiento, con objeto de reducir al máximo las afecciones negativas detectadas.
- Se mantienen los dieciséis impactos valorados inicialmente como **POSITIVOS**, que siguen suponiendo el 45,7% de los 35 cruces analizados. Todas ellas son afecciones sobre el medio socioeconómico local y abiótico, que sin duda se verá intensamente beneficiado por esta propuesta, en especial por reactivación de la economía, generación de empleo, y mayor oferta de comunicación, generando todo ello una mejora sustancial de la calidad de vida de los habitantes del entorno permitiendo garantizar un cambio en los patrones de movilidad actuales.