

Justo Borrajo Sebastián julio 2007

Resumen

Transcurridos 20 años de la aplicación en España del procedimiento de evaluación de impacto ambiental (E.I.A.) de estudios y proyectos y en los inicios de la evaluación ambiental de planes y programas (E.A.E.), parece conveniente reflexionar sobre las luces y las sombras de la experiencia de la E.I.A. y su posible aplicación a la E.A.E.

En el artículo se pasa revista a los problemas de la participación ciudadana en la evaluación ambiental; la integración de los objetivos contrapuestos en los métodos multicriterio y en los procesos de decisión y a la evaluación técnica-científica de los estudios de impacto y de los condicionados de las Declaraciones de Impacto Ambiental.

Gran parte de la experiencia en la E.I.A. será válida en la E.A.E. Así, la metodología utilizada para determinar corredores compatibles con los valores más importantes del territorio se puede integrar en un Sistema de Información Geográfica (SIG) que permite evaluar la incidencia sobre determinados indicadores de las actuaciones contempladas en el Plan Sectorial de Carreteras (PSC) 2005-2012 en realización.

APRENDIZAJES DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DE ACTUACIONES EN CARRETERAS ESTATALES Y SU APORTACIÓN A LA EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

1. Introducción

A lo largo de los ya casi 20 años de aplicación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental (E.I.A.) a las actuaciones de creación de infraestructura en la red estatal de carreteras española, se ha ido generando una valiosa experiencia que ha permitido mejorar los estudios de impacto ambiental, los condicionados -cada vez más precisos y menores- de las Declaraciones de Impacto, y acercarse al objetivo final de conseguir unas carreteras más integradas en el medio en el que se insertan.

Reconociendo los numerosos problemas que todavía subsisten en la resolución de las tensiones entre los diferentes objetivos económicos, funcionales, territoriales y ambientales que se pretenden alcanzar con las actuaciones en la red estatal de carreteras, no sería justo el no ver los grandes avances que se han producido, sobre todo en el campo técnico-científico de identificación, cuantificación, prevención, corrección y compensación de impactos, aunque siga subsistiendo el problema fundamental que siempre ha enfrentado y lo seguirá haciendo a los partidarios de conservación a largo plazo del medio natural y los que pretenden un crecimiento económico, aun a costa de la pérdida de algunos valores ambientales,

Con el bagaje anterior debemos enfrentarnos al nuevo reto que nos plantea la Evaluación Ambiental estratégica (E.A.E.) del Plan Sectorial de Carreteras 2005/2012 (PSC) que desarrollará el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), aprobado por el Gobierno en julio de 2005, y que establece en el horizonte del año 2020 las actuaciones en infraestructuras de transporte en relación con unos escenarios ambientales deseables o asumibles.

Siendo conscientes de que la E.A.E. es un instrumento bastante diferente de la E.I.A., al considerar los efectos globales de todas las actuaciones en la red estatal sobre el medio, pensamos que la metodología utilizada para determinar corredores compatibles para una actuación con los valores más importantes del territorio, por ejemplo desde el punto de vista de usos del suelo y valores

naturales, puede seguir siendo válida para cuantificar la incidencia (indicadores) de las actuaciones propuestas sobre todos aquellos valores que se integren en un sistema de información geográfica (SIG) como, por ejemplo, la Red Natura 2000, los habitats prioritarios, los paisajes protegidos, los suelos de alta productividad agrícola o las áreas urbanas y urbanizables. Sobre todo si se tiene en cuenta que la mayoría de las actuaciones que incluirá el PSC tienen estudios informativos en realización en los que, al menos, se dispone de las Memorias-Resumen para consultas ambientales que establecen los posibles corredores compatibles con el territorio para llevar a cabo las actuaciones.

2. Evolución histórica y problemas actuales de la Evaluación de Impacto Ambiental

Si se comparan las Memorias-Resumen de los estudios informativos que desarrollaron el Plan General de Carreteras 1984-1991 con las de los estudios informativos actuales se puede observar el gran cambio que se ha producido. Así, se ha pasado de incluir únicamente la orden de estudio en la que se establecía la tipología de la actuación, su origen y final y una banda de unos cientos de metros a ambos lados de la carretera existente, sin ninguna vinculación con los valores del territorio, a un estudio de los valores ambientales (bióticos y físicos, protegidos legalmente o no), de los valores urbanísticos y de usos del suelo, la geología, hidrogeología, orografía, los bienes culturales (arqueológicos e históricos), etc., que determinan su capacidad de acogida, es decir los ámbitos por los que no se debe pasar debido a sus valores o fragilidad y los que siendo compatibles con los mismos permiten la implantación de una infraestructura que comunique los núcleos a servir. Pero el cambio ha sido más profundo aún al pasar de una concepción donde lo que primaba era el trazado y el coste de la actuación a realizar y se evaluaba su impacto sobre el medio, intentando disminuirlo en lo posible con medidas preventivas y correctoras; a otra donde el trazado de las alternativas se pretende que sea consecuencia de la interacción entre su coste, su funcionalidad y su impacto ambiental desde el primer momento de la concepción de soluciones. Antes, los trazadistas empezaban a desarrollar los

trazados de las alternativas en cuanto disponían de la cartografía adecuada y los ambientalistas evaluaban después sus impactos. Ahora, son estos últimos los que inician el proceso y el trazado final debe ser una consecuencia de un proceso interactivo entre todos los especialistas en el que, al final, deben quedar claros los compromisos alcanzados, que se plasmarán en la cuantificación y ponderación de los mismos en el método multicriterio de decisión que se utilice para determinar la alternativa o alternativas recomendadas para el proceso de participación pública, que desembocará en la Declaración de Impacto Ambiental, previa a la aprobación definitiva que establecerá la solución a desarrollar en el proyecto de construcción.

Hay que reconocer que, a pesar de lo anterior, siguen existiendo problemas de difícil resolución que derivan de la distinta valoración de los costes y beneficios internos y externos de las actuaciones de nuevas infraestructuras de carreteras. Así, sigue existiendo una mayor valoración de los costes ambientales por los ecologistas y el Órgano Ambiental que por la Dirección General de Carreteras, lo que lleva al intento de declarar ambientalmente viable alternativas mejores ambientalmente que las recomendadas por el método multicriterio utilizado en los estudios. Ante este hecho hay que reconocer que también existe la tentación, por parte del Órgano Sustantivo, de no plantear soluciones ambientalmente mejores pero con mayores presupuestos o peor funcionalidad, por miedo a que sean “elegidas” en la Declaración de Impacto. Este caso se produce a menudo cuando para reducir impactos en espacios protegidos, sobre todo de la Red Natura 2000, se evita plantear soluciones en túnel muy costosas y con peligrosidad elevada en su explotación, asumiendo impactos que puedan llegar a ser severos de soluciones en superficie con medidas compensatorias, a veces de dudosa justificación, que luego son cuestionadas en la información pública y hacen difícil la Declaración de Impacto, sobre todo si la necesidad de la actuación por la demanda de tráfico existente y prevista no está muy justificada.

La solución técnicamente más adecuada parece que debería ser la de plantear todas las alternativas existentes con sus ventajas e inconvenientes lo más cuantificadas posible, seleccionando la más recomendable con un método multicriterio que deje clara la valoración de los distintos objetivos pretendidos y la prevalencia entre los mismos para que, después de la participación pública,

el Órgano Ambiental establezca o no la viabilidad ambiental de la misma, aunque en caso positivo la propia Declaración de Impacto podría expresar que existen en el estudio alternativas mejores ambientalmente.

El problema de emitir Declaraciones de Impacto negativas para la alternativa propuesta por el Órgano Sustantivo es sobre todo de índole socio-política, pues obligaría a repetir el estudio y su evaluación de impacto con el consiguiente retraso en la puesta en servicio de la actuación. Por ello, puede ser más realista asumir que en el caso de no considerar el Órgano Ambiental admisible ambientalmente la alternativa recomendada en el estudio se pueda establecer, en la Declaración de Impacto, la viabilidad de otra de las alternativas estudiadas, siempre que el Órgano Sustantivo lo asuma.

Otro de los problemas graves que sigue existiendo en la actualidad es el planteado por la Red Natura 2000 y su definición. Según la Directiva Habitats para afectar a un espacio de la Red Natura es necesario demostrar la necesidad de la actuación, que no existan alternativas que no la afecten, discurrir junto a alguna infraestructura ya existente en el espacio protegido y plantear medidas compensatorias.

La realidad es que la Red Natura 2000 se establece sobre planos a escala pequeña y estableciendo límites físicos (infraestructuras existentes) o administrativos (límites municipales o provinciales) que, a veces, no se corresponden con los valores del territorio que se pretenden conservar. Por ello, en algunas ocasiones puede darse el caso de que alternativas que discurran por el interior de un espacio protegido (LIC y ZEPA) tengan menor impacto real que otras que discurran por el exterior, pero no pueden ser recomendadas. También, es conflictivo y difícil establecer cuando un trazado exterior es alternativo a otro por el interior de un espacio de la Natura 2000: ¿Cuánto incremento de longitud es asumible por los usuarios?. En algunos casos, se ha preferido realizar un Plan de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) de un espacio protegido, para establecer un corredor compatible con infraestructuras, antes que asumir un incremento de recorrido sustancial para evitar atravesarlo (caso de la Autovía Santiago-Lugo del gráfico).

Las medidas compensatorias también siguen generando problemas en su definición, pues muchas veces se solicitan por los Órganos Ambientales Autonómicos medidas que, aun siendo beneficiosas para la conservación del espacio protegido, no se refieren estrictamente a la compensación de los valores ambientales por los que fue establecida su protección y que son afectados por la infraestructura a construir (por ejemplo vehículos de vigilancia en una ZEPA).

Por último, subsisten una serie de problemas ligados a la escala y ámbito de los estudios de impacto ambiental. Así, la escala 1:5.000 utilizada en los estudios informativos no es adecuada para definir el diseño de los dispositivos antirruído, ni sirve para un cálculo de los volúmenes de préstamos y vertederos necesarios (salvo un ejercicio teórico para “tranquilizar” al Órgano Ambiental). Además, la gran longitud de las actuaciones, beneficiosa para el planteamiento de alternativas que no se podrían plantear con ámbitos menores, exige también suposiciones sobre los numerosos proyectos de construcción que se derivarán de las mismas y que, a veces, no se corresponderán con la realidad constructiva posterior.

La solución de realizar una Declaración de Impacto en dos fases: planificación y proyecto, sería la solución a los problemas anteriores pero exigiría un cambio de la normativa vigente. Por ello, en los estudios de impacto ambiental se siguen haciendo a requerimiento del Órgano Ambiental, supuestos teóricos alejados de la realidad.

Como resumen de la evolución histórica de la E.I.A. su situación actual y qué puede aportar a la E.A.E., puede decirse que la metodología de establecer los valores físicos y ambientales del territorio y corredores más o menos compatibles con ellos para la implantación de cada una de las actuaciones previstas en un Plan, puesta a punto para los estudios de impacto, seguirá siendo válida para la valoración de los impactos espaciales de la evaluación ambiental estratégica del propio Plan utilizando los valores ambientales de todo el territorio nacional y su afección por las actuaciones propuestas, aunque habrá que establecer indicadores de impacto y sus límites para cada una de las actuaciones y globales de todas ellas. También será válido el enfoque interactivo entre objetivos ambientales, económicos, funcionales y territoriales que, desde el momento mismo de la gestación del Plan, debe tenerse en

cuenta en la decisión de incluir o no una determinada actuación en la programación.

3. Condicionantes de las Declaraciones de Impacto Ambiental

El análisis de las condiciones establecidas en las últimas Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA) puede servir a dos propósitos: mejorar los estudios de impacto y los diseños de las soluciones propuestas en los estudios informativos, evitando los condicionados de las DIA, y conocer con mayor precisión los impactos resultantes de las actuaciones que se incluyan en el Plan Sectorial de Carreteras para su Evaluación Ambiental Estratégica.

Las medidas necesarias, según el Órgano Ambiental, para que las actuaciones en la red estatal sean ambientalmente admisibles se pueden agrupar en los doce grandes grupos siguientes:

- Adecuación Ambiental del trazado
- Protección de suelos y vegetación
- Protección del sistema hidrográfico y calidad de las aguas
- Protección de la fauna
- Protección atmosférica
- Protección del patrimonio
- Control del ruido
- Mantenimiento de la permeabilidad transversal y continuidad de los servicios afectados
- Ubicación de préstamos, vertederos e instalaciones auxiliares
- Defensa contra la erosión, recuperación ambiental y paisajística
- Medidas compensatorias
- Seguimiento y vigilancia

En cuanto a la adecuación ambiental del trazado, los condicionados suelen hacer referencia a cuestiones como la sustitución de terraplenes o desmontes de más de 15 m por viaductos o túneles (artificiales o en mina), y a minimizar la superficie ocupada sustituyendo taludes por muros o reduciendo la mediana a la mínima estricta de la Norma de Trazado, sobre todo en espacios protegidos.

En la protección de suelos y vegetación se sigue insistiendo en la recuperación de la capa vegetal para revegetar, el jalonamiento de las áreas sensibles para evitar ocupaciones por instalaciones o paso de vehículos de obra, la ampliación de viaductos para no afectar a la vegetación de ribera y la inclusión de medidas derivadas de los planes de prevención y extinción de incendios.

Respecto a la protección del sistema hidrológico se pretende evitar la rectificación y canalización de cauces, el efecto barrera que incrementa el riesgo de inundaciones, la concentración de varios cauces en una sola obra de drenaje, la ubicación de pilas en los cauces, la ubicación de instalaciones auxiliares en la zona de recarga de los acuíferos que puedan contaminar las aguas y la disposición de balsas de decantación o barreras de retención de sedimentos.

Para la protección de la fauna se exige la adecuación de las obras de drenaje transversal y longitudinal para el paso o salida de vertebrados, la disposición de pasos específicos de fauna, el cerramiento longitudinal con dispositivos de escape, la limitación de ruido durante determinados períodos en la construcción y pantallas que no produzca colisiones con las aves o antideslumbrantes.

En protección atmosférica los condicionantes se suelen limitar al riego en excavaciones, caminos de acceso y zona de instalaciones auxiliares, así como a cubrir los materiales pulverulentos durante su acopio y transporte. En protección del patrimonio se incluye la realización de estudios arqueológicos incluidos en propio plan obra y la reposición de vías pecuarias y caminos históricos afectados. El mantenimiento de la permeabilidad transversal de estas vías también es prioritaria, así como la reposición de infraestructuras de riego, abastecimiento, caminos de servicio, etc.

La exigencia de estudios arqueológicos “in situ” en la fase de estudio informativo, cuando todavía no está definida con precisión la traza, sobre todo longitudinalmente, parece excesiva, y debería limitarse al proyecto y la obra.

En préstamos, vertederos y ubicación de instalaciones auxiliares las condiciones se suelen referir a la realización de una cartografía de zonas de exclusión para localizarlos fuera de ellas, utilizando para préstamos canteras con planes de restauración aprobados y para vertederos canteras abandonadas o zonas degradadas. Esta condición aunque se incluya en los proyectos no puede ser contractual pues los contratistas pueden cambiar los establecidos por otros que les resulten mejores económicamente, siempre que obtengan una DIA del Órgano Ambiental Autónomo, lo que ocurre a menudo.

El estudio acústico para limitar los niveles de inmisión que solía incluirse como condicionado en las DIA actualmente se exige en el estudio informativo, incluso con propuesta de medidas correctoras definidas, aún sabiendo que el ajuste de trazado, sobre todo longitudinal, que se realizará al pasar de la escala del estudio informativo (1:5000) a la de proyecto (1:1000) variará totalmente los resultados, por lo que vuelve a ser algo testimonial y bastaría con fijar para el proyecto los niveles máximos admitidos.

Las medidas compensatorias que se exigen cuando se afecta algún lugar de la Red Natura 2000 suelen limitarse a la restauración de una superficie doble o triple de la ocupada cuando los valores fundamentales son de vegetación, la creación de una franja de titularidad pública de ancho variable y superior al dominio público en los márgenes de la autovía, o la creación o conservación de charcas, comederos, nidos, etc. Parece conveniente profundizar en los estudios sobre la afección a los valores por los que el espacio fue incluido en Natura 2000 y proponer medidas para compensarlos.

Por último, los Programas de Seguimiento y Vigilancia deben establecer controles para el seguimiento de todas las medidas preventivas, correctoras y compensatorias durante la obra y su explotación posterior, incluyendo el personal y el presupuesto necesarios para llevarlas a cabo, lo cual se olvida en muchos estudios y proyectos.

En resumen, podría decirse que la mayor parte de los condicionados parecen asumibles y por tanto deberían recogerse en unas Recomendaciones o Reglas de Buena Práctica de Integración Ambiental de las Carreteras Estatales para la redacción de estudios y proyectos de las mismas, lo que permitirá además que algunos impactos estratégicos de las actuaciones de un Plan Sectorial de

Carreteras estuvieran minimizados y acotados. Así, asegurando unos pasos de fauna suficientes en número, bien ubicados y con un diseño correcto se reduciría en buena medida la fragmentación del territorio a estos efectos, al igual que ocurriría sobre la hidrología superficial y el aumento del riesgo de inundaciones con obras de drenaje diseñadas con generosidad, y sobre muchas otras de las cuestiones que se incluyesen dichas Recomendaciones.

4. Evaluación Ambiental Estratégica del Plan Sectorial de Carreteras (PSC)

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) como instrumento de planificación estratégica, pretende establecer un marco racional y eficiente para el sistema de transporte en su conjunto en el horizonte del año 2020, con independencia de la titularidad de cada infraestructura y estableciendo un cierto compromiso con los objetivos de desarrollo sostenible.

El PEIT ha sido sometido a una evaluación ambiental de acuerdo con los criterios y principios de la Directiva 2001/42/CE, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación ambiental de determinados planes y programas en el medio ambiente. Como final del proceso de evaluación llevado a cabo se redactó una Memoria Ambiental que concluyó con la definición de unas recomendaciones para su incorporación a las determinaciones del Plan y su desarrollo.

El desarrollo del PEIT se efectuará con la realización de una serie de Planes Sectoriales para los que ha establecido una serie de directrices y criterios. En el caso concreto de las infraestructuras de carreteras el PSC será coordinado por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, de acuerdo con las directrices específicas fijadas en el apartado 5.2.1 del PEIT y con las prioridades establecidas en el apartado 6.3 de este Plan.

En estos momentos, la Dirección General de Carreteras está llevando a cabo los estudios preparatorios del PSC 2005-2012 que establecerá la programación de actuaciones a llevar a cabo en la red estatal de carreteras en los períodos 2005-2008 y 2009-2012, integrando las mismas en tres grandes programas:

Creación de infraestructura interurbana (altas prestaciones, carreteras convencionales con características de diseño elevadas que formarán parte de la red básica estatal, y acondicionamientos de trazado y variantes de poblaciones inferiores a 50.000 habitantes); Actuaciones de intermodalidad (accesos a puertos y aeropuertos, carriles reservados al transporte colectivo y paradas de autobús) y periurbanas, y Programa de conservación y explotación (conservación, seguridad vial e integración de las infraestructuras en su entorno).

El PSC será sometido a evaluación ambiental de acuerdo con la mencionada Directiva 2001/42/CE y el Proyecto de Ley de Evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente (B.O.C. de 13 de mayo de 2005). Por ello, con fecha 23 de septiembre de 2005, se remitió al Ministerio de Medio Ambiente un Informe Preliminar de Sostenibilidad Ambiental del PSC que servirá para la celebración de consultas y la elaboración del Informe de Sostenibilidad que se someterá a información pública y dará lugar a la Memoria Ambiental. En el Informe Preliminar se han recogido los objetivos, alcance, contenido, contexto y previsibles efectos del Plan sobre el medio.

Las actuaciones que formarán parte del PSC implican efectos ambientales positivos y negativos de variada naturaleza. Las actuaciones interurbanas de altas prestaciones serán las que potencialmente puedan generar mayores impactos negativos, mientras que las de intermodalidad, variantes de pequeñas poblaciones o integración de las infraestructuras en su entorno tendrán también efectos positivos. En altas prestaciones hay que diferenciar las actuaciones que resuelvan problemas de congestión actual o prevista a corto plazo, de aquellas otras en las que no exista una demanda de tráfico que las justifique en el horizonte del año 2020 (IMD inferior a 10.000 vehículos/día), pues éstas inducirán nuevos tráficos que contribuirán a aumentar las emisiones de gases con efecto invernadero y producirán impactos ambientales que, desde el punto de vista de la demanda de transporte, pueden evitarse.

Los aspectos ambientales que serán tenidos en cuenta en la fase de evaluación ambiental del PSC, según el Informe Preliminar, son los siguientes:

- Ocupación del suelo, consumo de materiales y generación de residuos
- Efecto barrera y fragmentación del territorio
- Afección sobre áreas protegidas y espacios de alto valor ambiental o paisajístico
- Efectos sobre áreas pobladas: calidad del aire y ruido
- Consumo de energía y contaminación atmosférica
- Efectos secundarios inducidos: socioeconómicos y urbanísticos

Para la evaluación de los impactos de las actuaciones en vías de gran capacidad se ha puesto en marcha un sistema de información geográfica (SIG) sobre la base del mapa a escala 1:200.000 del Instituto Geográfico, en el que se han superpuesto las informaciones disponibles sobre los factores ambientales siguientes: espacios naturales protegidos y de interés (Red Natura 2000, hábitats, paisajes de interés, espacios protegidos por las CC.AA. y especies en peligro), pendientes elevadas y zonas de riesgo geológico-geotécnico, ríos y masas de agua, zonas regables y forestales, zonas urbanas y bienes culturales de interés.

Sobre la misma base se han representado los posibles corredores incluidos en las Memorias-Resumen de los estudios informativos en redacción o una franja de 1 Km sobre la traza de la carretera actualmente existente en los pocos casos en que no se dispone de dicha información.

Con todo lo anterior se están determinando los itinerarios con coste ambiental máximo y mínimo para unir cada origen-destino, utilizando cuadrículas de 10 x 10 m y una ponderación de los diferentes valores afectados. De esta manera se tendrá una horquilla de la valoración del posible impacto del total de actuaciones y de cada una de ellas con indicadores de longitud, superficie y número de cuadrículas afectadas u otros índices diferentes. A la escala estratégica utilizada no será posible establecer límites a los indicadores de impacto que permitan descartar actuaciones o buscar alternativas globales, pero se obtendrán valoraciones que permitirán considerar los impactos ambientales en la programación multicriterio de las actuaciones y, lo que es más importante, poder hacer un seguimiento del desarrollo del PSC para

conocer, según se vayan desarrollando los estudios y proyectos, si los impactos de los trazados finales se ajustan a la parte baja o a la alta de la horquilla prevista y poder establecer un juicio sobre la gestión ambiental del PSC, obteniendo un balance sobre la consecución de los objetivos ambientales frente a otros de tipo económico, funcional o territorial.

Además de la cuantificación de los efectos del PSC sobre el medio físico y la biodiversidad será necesario establecer su contribución al consumo de energía y en consecuencia a la emisión de gases de efecto invernadero, pues aunque el sector transporte no esté sometido al compromiso de Kioto parece evidente que si no se reducen sus emisiones será difícil disminuir el crecimiento de las emisiones de CO₂ (se estima que el sector emite el 30 por 100 del total de emisiones nacionales de CO₂).

La contribución del PSC a las emisiones habrá que estimarla con los modelos utilizados (parque-recorridos-consumos unitario y global de energía), pero teniendo en cuenta que si no se hiciese ninguna actuación las emisiones aumentarían por el crecimiento tendencial del tráfico y de la congestión derivada. Las actuaciones que resuelvan la congestión sin inducir nuevos tráficos pueden llegar a ser beneficiosas al reducir las emisiones, mientras aquellas que induzcan nuevos tráficos y aumenten las velocidades de circulación serán las más perjudiciales. Además, las actuaciones de intermodalidad y de transferencia de tráfico del vehículo privado al transporte colectivo (carriles bus) también contribuirán a disminuir las emisiones.

Por último, el PSC incluirá un Plan de Acción de Protección Acústica que será el resultado de la aplicación de la Ley 37/2003, de ruido de 17 de noviembre, cuyos mapas de ruido están actualmente en realización para la red estatal. Dicho Plan de Acción no podrá estar definido en la formulación inicial del PSC, pero de los estudios que se dispongan se realizará una previsión de longitudes con problemas de exceso de ruido y una prevaloración de las posibles actuaciones que se derivarán para el período 2009-2012.