

Modelo recomendado para realizar las
Propuestas, observaciones y sugerencias al Proyecto de Plan
Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Ebro.
Revisión de tercer ciclo (2021-2027)

En consulta pública del 23 de junio al 22 de diciembre de 2021

Información de contacto

Nombre: D. Alfredo López Chalezquer

Organización/Particular: Particular (Dr. Ing. Industrial jubilado, exdirector de IDOM en Zaragoza, Miembro del Comité Fundacional y, posteriormente de puesta en marcha, de la Escuela Superior de Ingenieros Industriales, Diploma de Honor del Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Aragón y Rioja)

Correo electrónico / Dirección postal:

Propuesta, observación o sugerencia

Nº de propuesta suya: 1

Documento al que se refiere: Anejo 12 Programa de medidas

Nº de página del pdf: 100

Nº de párrafo: Último

Propuesta, observación o sugerencia:

(Especificar con la mayor claridad y concisión el cambio que propone realizar en el documento)

Incorporar la siguiente nueva medida:

“Vía fluvial en la margen derecha del río Ebro para el transporte, la navegación, usos lúdicos y producción hidroeléctrica”

Que cuente con una financiación de 3,75 millones de euros para los estudios de viabilidad necesarios y concurso de concesión.

Justificación:

(Para una adecuada valoración de la aportación se recomienda justificar la propuesta, observación o sugerencia y adjuntar toda la información y documentación que considere relevante)

La Implantación de una vía fluvial en la margen derecha del río Ebro es necesaria para el desarrollo integral y continuado de la Región del Valle del Ebro, que sería también base de una solución óptima al aprovechamiento de las aguas en el Este de España.

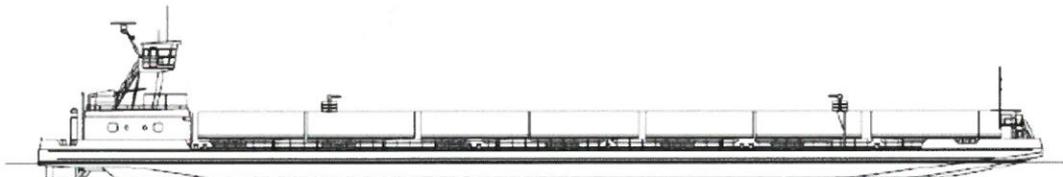
La navegación moderna por Vías Fluviales es un aprovechamiento de agua básico en el desarrollo actual de los países, por permitir transportar enormes cargas de grandes dimensiones, a precios

sin competencia, con poca polución atmosférica y sin interferencias, que no se pueden conseguir de ningún otro modo, ya sea terrestre o aéreo.

Europa cuenta con 30.000 km de vías y canales navegables, con una flota que supera los 11.500 barcos y una capacidad de carga superior a 11 millones de toneladas. La proporción del transporte de mercancías por navegación interior supera el 10% del total del transporte de mercancías, llegando al 43% en algunas zonas del norte de Francia

Teniendo en cuenta que una misma potencia se puede arrastrar cargas por agua 25 veces superiores a lo que haría por carretera y 8 veces superiores a lo que haría por ferrocarril, resultará, por tanto, que la cantidad necesaria de combustible y la emisión de CO₂ a la atmósfera para transportarlas por agua será 25 veces, u 8 veces inferior que el hacerlo por carretera o ferrocarril, respectivamente, lográndose grandes ahorros en el consumo de combustible y de emisión de contaminantes a la atmósfera. Aspecto fundamental para cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible, en este caso, mediante la reducción de emisiones a la atmósfera por parte del transporte, la denominada descarbonización del transporte.

A modo de ejemplo, un buque cisterna con eslora de 110 metros de largo, con una manga de 11,40 y un calado de 3,50 metros transporta lo equivalente a 120 camiones con la misma carga líquida o un buque portacontenedores de las mismas dimensiones tiene capacidad para 200 contenedores. De la misma manera, los llamados "Push-Convoy", cuatro barcazas movidas por un remolcador, tienen la misma capacidad de 440 tráileres, con un calado inferior a 3,7 m y 23 metros de manga. Por último, si queremos montar material rodante, un barco Ro-Ro de 114 m de eslora y 23 m de manga con un calado de 1.65 m es capaz de transportar 49 semi-remolques, mientras que la autopista ferroviaria a Algeciras desde Zaragoza solo aspira a transportar 40 vehículos diarios.



El Secretario General de las Naciones Unidas, António Guterres, en su discurso de apertura de la Conferencia de la ONU sobre el Transporte Sostenible, dijo:

"El transporte, que representa más de una cuarta parte de los gases de efecto invernadero a nivel mundial, es clave para ir por el buen camino. Debemos descarbonizar todos los medios de transporte para llegar a cero emisiones netas en 2050 en todo el mundo".

La vía fluvial del Ebro es un paso en la dirección marcada por la ONU y la COP26.

El informe "SUSTAINABLE TRANSPORT, SUSTAINABLE DEVELOPMENT", presentado por la ONU en octubre de 2021, remarca que la recuperación de la pandemia es una oportunidad para todo el mundo de replantearse el transporte de pasajeros y de mercancías, así como las soluciones integradas para cumplir con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

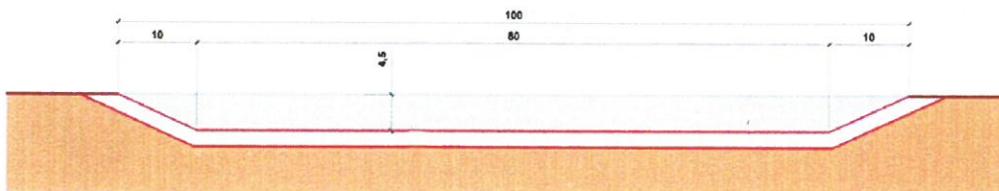
En esta línea se articula la propuesta.

Otro posible uso de este canal sería el turismo, en un modelo similar al utilizado en la vía fluvial del Duero. En ella, barcos de hasta 250 camas recorren el curso del río desde Oporto hasta la frontera con España, un recorrido de 200 km en 7 días en una zona pobre y poco poblada, a excepción de la ciudad origen del viaje, que moviliza más de 500.000 turistas anuales. Se puede estimar un atractivo superior a la propuesta en el Ebro.



Otra variedad turística serían los barcos de uso personal o las actividades lúdicas del tipo piragüismo, alquiler de pequeñas embarcaciones, etc.

Un estudio preliminar, incluido en el libro que acompaña esta propuesta, define un canal de 100 metros de ancho y 4 metros de profundidad (el calado garantizado en el Rin es de 3.5 metros), con capacidad para barcos de 4.400 Tm, entre Zaragoza y Mequinenza. Este canal, aprovechando la diferencia de cotas entre sus extremos, tendría un aprovechamiento hidroeléctrico importante constituyendo un insumo adicional para compensar totalmente o en parte los gastos de construcción del canal.



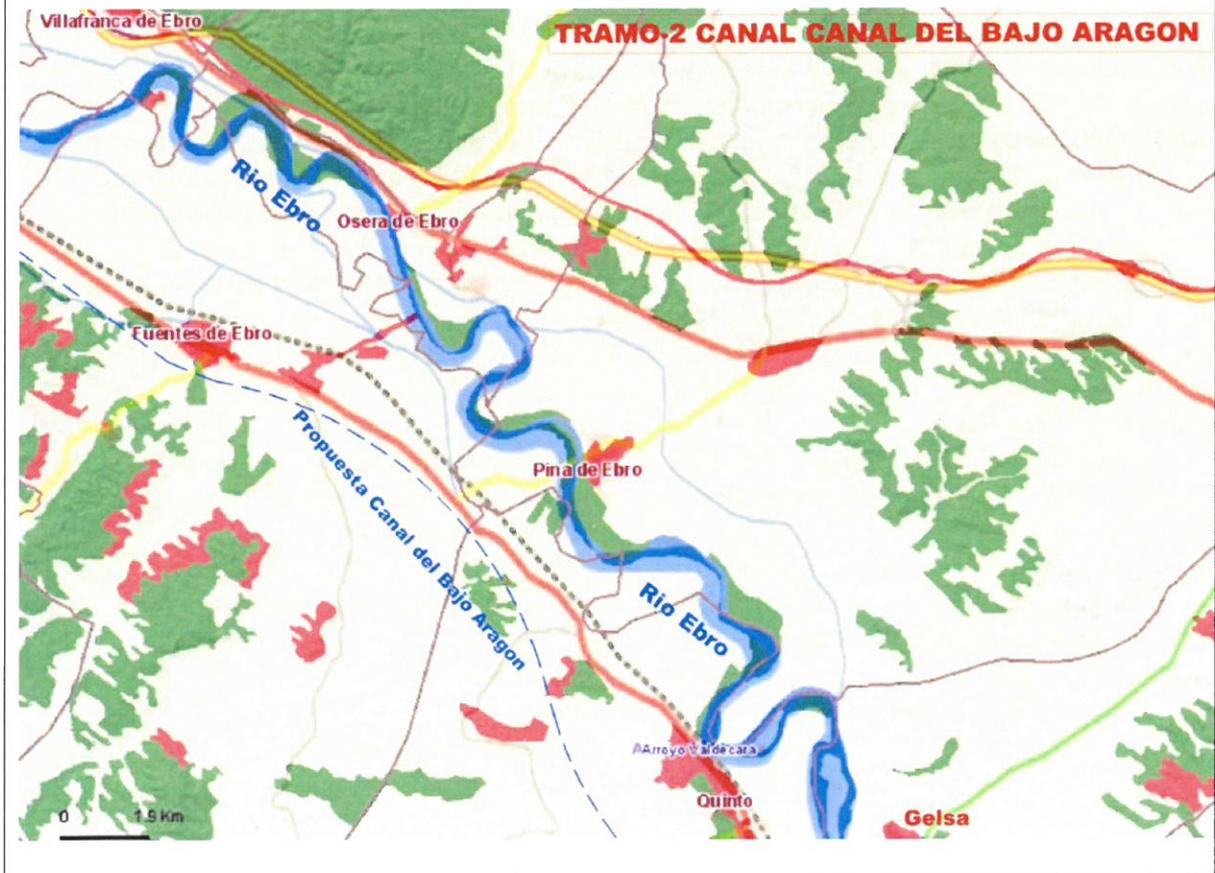
La capacidad del canal aporta otro posible uso del mismo, el canal podría servir de cauce de desagüe en avenida, pudiendo derivar más de 400 m³/s de la avenida del Ebro reduciendo la presión sobre los núcleos aguas debajo de Zaragoza que se ponen en riesgo cada vez que se produce un evento extraordinario.

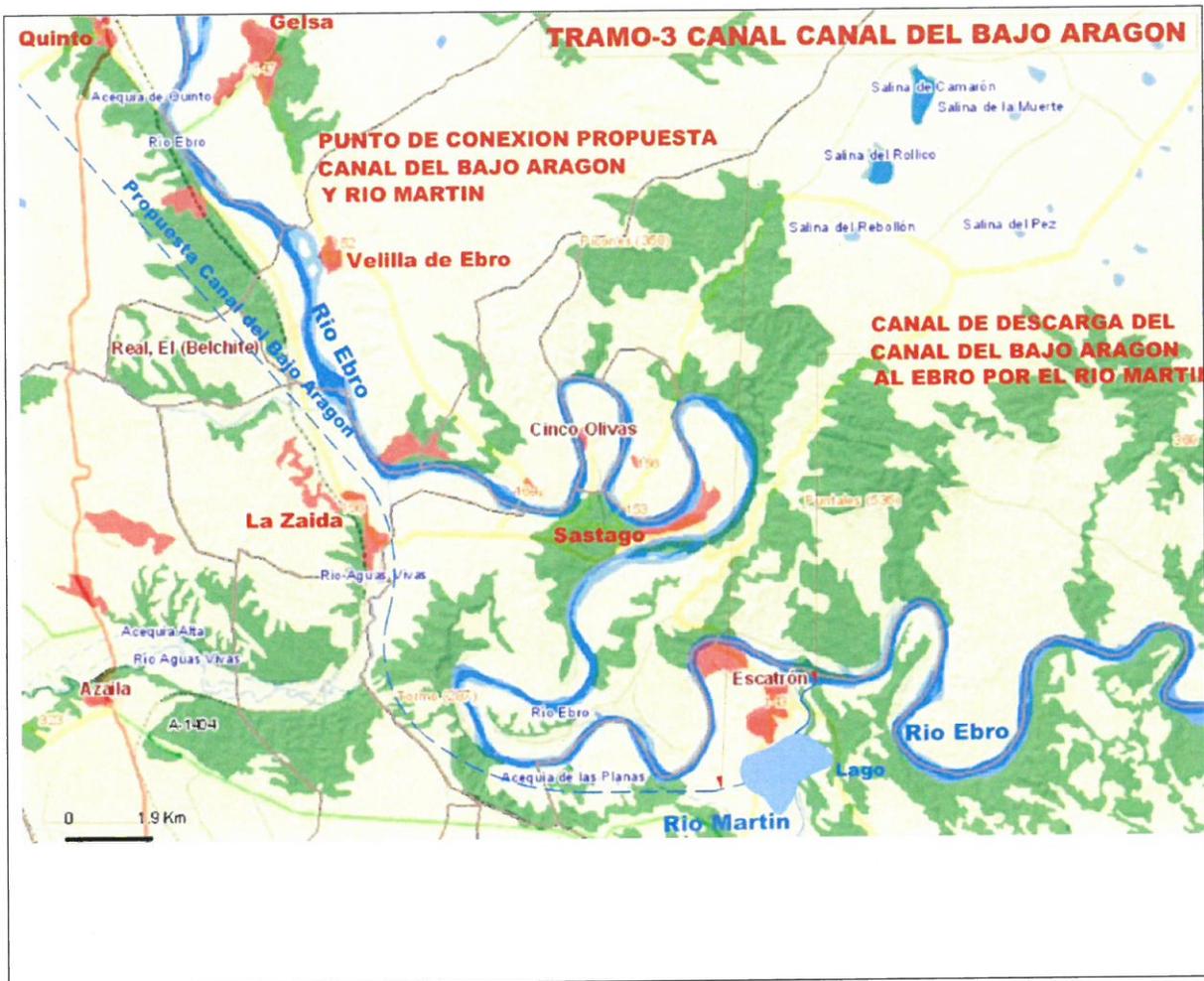
No acaban aquí los posibles usos, el más evidente, el riego, usos piscícolas, ambientales, abastecimiento, ... estos se podrán consultar en el libro que acompaña esta propuesta.

De los tramos descritos en el libro "La vía fluvial del Ebro y sus posibles conexiones" la propuesta hace referencia a un primer tramo, el denominado "Tramo canal del bajo Aragón", cuyo éxito motivará al desarrollo de los otros tramos. El tramo comienza en las proximidades de Zaragoza y termina en su cruce con el Río Martín el cual tiene una caída de nivel importante antes de su desembocadura en el Ebro. El desnivel que consigue el Canal es de unos 80 m sobre el río, que se podrán aprovechar para producir electricidad. En este punto, el canal enlazaría con la cola del embalse de Mequinenza que se considera navegable para barcos de gran tamaño convenientemente señalado y con algunos trabajos menores. Con lo que el transporte fluvial llegaría hasta Mequinenza.

A modo de conclusión, la Vía fluvial en la margen derecha del río Ebro para el transporte, la navegación, usos lúdicos y producción hidroeléctrica es una medida que se debe incorporar al Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Ebro por las siguientes razones:

- Es una medida moderna, disruptiva, positiva y desarrolladora del valle del Ebro
- Está en línea con los Objetivos del Desarrollo Sostenible, el acuerdo de París sobre el cambio climático y la COP26
- Está en línea con los objetivos de la UE en materia de transporte
- No daña el río por lo que no atenta contra la DMA
- Es económicamente viable dados los usos productivos que genera
- Es capaz de atraer población e industrias al territorio
- Tendrá un uso público, por lo que son las administraciones públicas quién lo debe desarrollar





Una vez completado el modelo, remita el archivo a la dirección de correo electrónico chebro@chebro.es, con las siguientes palabras en el asunto: "Plan hidrológico tercer ciclo", o bien por los medios habituales a la Confederación Hidrográfica del Ebro, Paseo Sagasta 24-26, 50071 Zaragoza.

Se entenderá como fecha de presentación la fecha en que se realice el envío.

