

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Resolución de 29 de julio de 2022, de la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático, por la que se emite y se hace pública la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible.

Conforme a lo previsto en el artículo 38.6 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, se emite y se hace pública la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible.

1. Marco legislativo.

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante ley GICA), establece en su artículo 36, la necesidad de someter a evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos enumerados en el Anexo I de la citada ley, siempre que sean elaborados por una Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Gobierno. El Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible, promovido por la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, se encuentra incluido en este ámbito de aplicación.

Analizada la documentación aportada y vistos los informes recibidos, la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la ley GICA, y el Decreto 103/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, resuelve emitir la presente declaración ambiental estratégica como resultado del procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible (en adelante PTM).

En este sentido, el PTM se considera viable solo a los efectos ambientales, siempre que se cumpla lo establecido en el estudio ambiental estratégico y en la presente declaración ambiental estratégica, que constituye un informe preceptivo y determinante. El promotor incorporará en el PTM el contenido de la declaración ambiental estratégica. Asimismo, el contenido del estudio ambiental estratégico corregido, en su caso, por el resultado de la información pública y las consultas realizadas, deberá ser parte integrante del Plan.

Por otro lado, se procede a dar publicidad a la declaración ambiental estratégica del PTM en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, conforme al artículo 38.6, de la ley GICA. Esta declaración también se podrá consultar en la sede electrónica de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

Esta declaración ambiental estratégica perderá su vigencia si, una vez publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, no se hubiera procedido a la adopción o aprobación del PTM en el plazo máximo de dos años desde su publicación.

Contra la presente declaración no procederá recurso administrativo alguno, sin perjuicio de los que procedan, en su caso, contra la resolución que apruebe el PTM.

2. Tramitación.

La evaluación ambiental del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible se ha llevado a cabo según lo previsto en la ley GICA. Durante la tramitación del procedimiento se ha realizado una identificación de los efectos

00266755

ambientales que podrían derivarse de su aplicación, permitiendo la integración de los aspectos ambientales desde la fase inicial del proceso de planificación.

Asimismo, se ha dado cumplimiento a otro de los grandes objetivos de la citada ley GICA, que consiste en la transparencia y participación ciudadana a través del acceso a una información exhaustiva y fidedigna del proceso planificador.

El procedimiento de evaluación ambiental estratégica comenzó con la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica por parte del promotor ante el órgano ambiental. Dicha solicitud se acompañaba del borrador del PTM y del documento inicial estratégico, tal y como establece la ley GICA.

En base a este documento inicial, para llevar a cabo el trámite de consultas, el órgano ambiental se dirigió a 55 agentes entre Administraciones públicas afectadas y entidades posiblemente interesadas. Para responder a esta consulta se dio un plazo de 45 días. En total se recibieron 14 escritos con información y observaciones.

La información y documentación inicial asociada a esta evaluación ambiental se publicó en la web de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Además, se habilitó el canal de administración electrónica para la tramitación de las consultas y se puso a disposición del público una dirección de correo electrónico para enviar las aportaciones, sugerencias e información de interés.

El órgano ambiental, considerando el resultado de las consultas iniciales realizadas, elaboró el documento de alcance, al objeto de delimitar la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del estudio ambiental estratégico (en adelante EsAE) del PTM. El documento de alcance, junto a las respuestas recibidas en el trámite de consultas (incluidas las recibidas desde los distintos centros directivos de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible), fueron remitidas al promotor, proporcionando toda la información ambiental disponible de utilidad para lograr la máxima integración ambiental del PTM.

Toda esta información fue analizada y, en su caso, considerada por el órgano promotor en la elaboración de la versión preliminar del plan y del EsAE.

Además de esta documentación inicial, también se fue publicando en la web del órgano ambiental toda la documentación posterior relacionada con el procedimiento de evaluación ambiental del PTM.

Posteriormente, en fase de información pública y trámite de audiencia de la versión preliminar del PTM y del EsAE, se recibieron en total 40 comunicaciones, 6 de ellas con alegaciones teniéndose en cuenta en la elaboración de las propuestas finales del PTM y del EsAE.

Las modalidades de información y consulta definidas son coherentes con las garantías de participación pública establecidas en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

El EsAE es, por tanto el documento técnico clave de este procedimiento. El artículo 19.7 de la ley GICA lo define atendiendo a sus dos principales finalidades:

- Identificar, describir y evaluar alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, con el fin de prevenir o minimizar los efectos adversos sobre el medio ambiente (apartado 5 de esta Declaración Ambiental Estratégica).
- Identificar, describir y evaluar los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan (apartado 6 de esta declaración ambiental estratégica).

Así por tanto, atendiendo a los contenidos mínimos exigidos en el Anexo II C de la ley GICA, y a la información aportada en el documento de alcance, el promotor elaboró el EsAE en el que se han identificado, descrito y evaluado unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables, y los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente que tendrá la aplicación del PTM.

El EsAE también ha considerado la coherencia externa con los principios y directrices de protección ambiental y desarrollo sostenible, así como su adecuación a las directrices derivadas de los planes y estrategias de naturaleza medioambiental y territorial con los que interactúa.

3. Fundamentos del plan.

El PTM se fundamenta en el reto de buscar la construcción de una estrategia amplia para mejorar los servicios de transporte, basada en las redes de transporte existentes e incluyendo nuevas tecnologías y nuevos servicios relacionados con la movilidad en general.

El PTM define un conjunto de objetivos estratégicos y específicos. Entre los primeros contempla:

- Reducir el transporte en modos motorizados, específicamente en vehículo privado y motocicleta.
- Conseguir una distribución de mercancías más sostenible en los entornos urbanos.
- Mejorar el transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al tráfico en vehículo privado.
- Incrementar los desplazamientos en modos no motorizados.
- Implantar un modelo de movilidad basado en el transporte público y en el fomento de modos alternativos, racionalizando las infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático.
- Contribuir a la disminución del consumo energético y de contaminantes.

A partir de estos objetivos estratégicos se definen unos objetivos específicos:

- Reducción de un 10% de viajes metropolitanos en vehículo privado.
- Aumento de un 60% del uso del transporte público metropolitano.
- Incremento de un 10% de los desplazamientos metropolitanos en modos no motorizados.
- Disminución de un 10% de los desplazamientos metropolitanos en modos motorizados.
- Incremento de un 30% en el uso de la bicicleta para la movilidad metropolitana.
- Disminución de un 15% de las toneladas de CO₂ equivalentes emitidas en el transporte metropolitano.
- Disminución del consumo energético asociado a la disminución de emisiones de Tn CO₂e en el transporte metropolitano.

4. Principios estratégicos de sostenibilidad.

La finalidad última de la evaluación ambiental estratégica es contribuir al desarrollo de modelos realistas de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático acordes con las referencias existentes a nivel nacional e internacional. Con este enfoque, en junio de 2018 se aprobó la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 (EADS 2030), documento estructurado en 13 áreas temáticas que asume los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y las 169 metas de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, así como las prioridades e iniciativas emblemáticas de la Estrategia Europa 2020 y los objetivos temáticos del nuevo Marco Estratégico Común a 2020.

El objetivo estratégico de la EADS 2030 es orientar y reforzar las políticas e iniciativas públicas y privadas para avanzar hacia un modelo de desarrollo sostenible basado en la transición a una economía verde y en la integración de las consideraciones ambientales, económicas y sociales. Este modelo se desarrolla a través de sus 13 áreas temáticas y sus correspondientes líneas y medidas de acción para la consecución de los objetivos generales de la EADS 2030. Destacan los que contempla sobre movilidad, como son:

- Desarrollar un modelo de movilidad basado en el acceso igualitario a medios de transporte seguros, asequibles y sostenibles, el fomento del transporte público y de los modos de desplazamiento no motorizados.

- Reducir las necesidades de desplazamientos mediante la integración de usos y funciones en las ciudades y promover un urbanismo que de protagonismo a las personas frente a los vehículos.

- Mejorar la eficiencia comercial y ambiental del transporte público para convertirlo en una alternativa competitiva frente al transporte privado.

- Reducir el gasto energético total del sector transporte y de las emisiones de gases contaminantes y de ruido.

- Promover el ferrocarril como alternativa al modo carretera y el vehículo eléctrico como alternativa al vehículo de combustión, especialmente en zonas urbanas y en el transporte público.

- Fomentar la intermodalidad y el transporte combinado mediante la integración de los modos ferroviario, viario y marítimo y el desarrollo de infraestructuras de conexión.

5. Alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables.

El objetivo del EsAE con relación al análisis de alternativas es plantear opciones ambientalmente viables para minimizar los efectos adversos del PTM sobre el medio ambiente, es decir, alternativas viables basadas en el análisis estricto de los factores ambientales que la ley GICA considera integran el medio ambiente.

Con relación a ello, el capítulo 7 del EsAE aporta cuatro escenarios posibles basándose en la aplicación de dos metodologías: un análisis Coste-Beneficio y un análisis multicriterio. La primera metodología analiza únicamente la viabilidad económica de los cuatro escenarios, no considerándose apropiada para analizar la viabilidad ambiental. La segunda evalúa los escenarios atendiendo a una serie de criterios entre los que la componente ambiental es reducida, por lo que no se estima adecuadamente aplicada.

Por tanto, se considera que el escenario elegido no ha tenido en cuenta todos los factores ambientales que la ley GICA considera integrantes del medio ambiente.

6. Posibles efectos significativos sobre el medio ambiente.

La ley GICA establece, en su artículo 15, que los instrumentos de prevención y control ambiental, entre los que se incluye la evaluación ambiental estratégica, tienen por finalidad prevenir o corregir los efectos negativos sobre el medio ambiente de determinadas actuaciones, en este caso las líneas y acciones que conllevaría la aplicación del PTM.

El EsAE aporta, en su capítulo 8, un análisis sistemático de los efectos ambientales positivos y negativos de las 7 actuaciones propuestas en el sub-escenario seleccionado por el PTM sobre los factores ambientales que establece la GICA.

De todas ellas, únicamente la conexión con itinerarios peatonales y carriles bici que conecten todos los núcleos poblacionales son los que causan efectos negativos sobre el suelo, la flora, la fauna y el paisaje, mientras que las demás actuaciones presentan efectos positivos. Por tanto puede afirmarse que el balance ambiental global del PTM es claramente favorable, siempre que se ejecute conforme a las medidas preventivas y correctoras de integración ambiental establecidas en el capítulo 10 del EsAE.

7. Seguimiento ambiental.

El EsAE aporta, en su capítulo 11, un sistema de seguimiento ambiental del PTM. Los objetivos a alcanzar por este sistema son los siguientes:

- Verificar la valoración de los efectos negativos realizada en el EsAE y la idoneidad de los indicadores propuestos inicialmente. Posibles propuestas de modificación.

- Identificar posibles desviaciones en dicha valoración, así como efectos negativos detectados durante el desarrollo del PTM no previstos inicialmente en el EsAE.

- Evaluar la ejecución y efectividad de las medidas de integración ambiental indicadas en el EsAE para prevenir y reducir los efectos negativos. Posibles propuestas de modificación.

- Obtener conclusiones de lo anterior respecto a la contribución de PTM al modelo de desarrollo sostenible establecido. Contribución a las líneas y medidas de actuación en materia de movilidad de la EADS 2030.

Un grupo de trabajo conformado por el promotor y el órgano ambiental, al que se podrán sumar otros agentes en función de los aspectos ambientales específicos, será el encargado de desarrollar el sistema de seguimiento ambiental del PTM.

Los informes de seguimiento ambiental deberán contener información acerca de los mencionados objetivos, integrándose en los propios informes anuales de seguimiento de la ejecución del PTM y publicándose en todos los medios oportunos de información social y transparencia.

8. Conclusión.

La Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático, como órgano ambiental competente en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y de conformidad con lo establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, resuelve este procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria con el siguiente pronunciamiento: no se prevén efectos negativos significativos sobre el medio ambiente procedentes de la ejecución del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible, siempre que se ejecute conforme a las medidas de integración ambiental establecidas en el estudio ambiental estratégico y conforme a la presente declaración ambiental estratégica.

La presente declaración ambiental estratégica se publica en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y en la sede electrónica del órgano ambiental, en cumplimiento del artículo 38.6 de la ley GICA.

Sevilla, 29 de julio de 2022.- El Secretario General, Sergio Arjona Jiménez (disposición transitoria única del Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, BOJA extraordinario núm. 25, de 26.7.2022).