

5. Anuncios

5.2. Otros anuncios oficiales

CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE

Resolución de 2 de febrero 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 Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030.

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 Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030.

1. Marco legislativo.

Los instrumentos de prevención y control ambiental que regula el Título III de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, entre los que se encuentra la evaluación ambiental estratégica, tienen por finalidad prevenir o corregir los efectos negativos sobre el medio ambiente de determinadas actuaciones en aplicación de los principios que inspiran dicha ley, como son:

- a) Principio de utilización racional y sostenible.
- b) Principio de responsabilidad compartida de las Administraciones Públicas.
- c) Principio de información, transparencia y participación.
- d) Principio de promoción de la educación ambiental.
- e) Principio de prevención.
- f) Principio de enfoque integrado.
- g) Principio de cautela.

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 misma, 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 Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030 (en adelante PITMA), promovido por la Secretaría General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio 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, emite la presente declaración ambiental estratégica como resultado del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del PITMA, informe preceptivo y determinante del órgano ambiental (artículo 19 de la ley GICA), en el que se expone un resumen de los principales hitos del procedimiento, así como de las medidas o condiciones finales que deban incorporarse al PITMA para su aprobación de conformidad con lo previsto en la legislación sectorial (artículo 38.7 de la ley GICA).

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

00255219

Atendiendo a lo establecido en el artículo 38.8 de la ley GICA, la 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 PITMA 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 PITMA.

2. Tramitación.

La evaluación ambiental estratégica del Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030 se ha llevado a cabo según lo previsto en la ley GICA. Durante el procedimiento se ha realizado una identificación de los efectos ambientales que podrían derivarse de su aplicación, permitiendo integrar 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 comunicación por la Secretaría General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, como órgano promotor, del inicio de la tramitación del PITMA al órgano ambiental. Dicha comunicación se acompañaba de un documento inicial estratégico con la evaluación de los aspectos establecidos en la ley GICA.

En base al borrador del PITMA y a este documento inicial estratégico, para llevar a cabo el trámite de consultas iniciales el órgano ambiental identificó a 86 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 26 escritos con observaciones. Los resultados fueron analizados y, en su caso, considerados en la elaboración de la versión preliminar del plan y del estudio ambiental estratégico (en adelante EsAE).

Estas consultas se realizaron de forma particularizada a Administraciones públicas afectadas y entidades interesadas. Además, se publicó en la web de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible el documento inicial estratégico y el borrador del plan, poniendo a disposición del público una dirección de correo electrónico para enviar las aportaciones, sugerencias e información de interés.

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 PITMA.

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 EsAE del PITMA. El documento de alcance, junto a las respuestas recibidas en el trámite de consultas (incluidas las aportaciones realizadas por 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 PITMA.

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 los efectos significativos sobre el medio ambiente que tendrá la aplicación del PITMA, así como unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables.

Posteriormente, en segunda ronda de consultas e información pública de la versión preliminar del PITMA y del EsAE, se consultó a 153 entidades, recibándose en total 214 alegaciones, cuyos resultados se han tenido en cuenta en la elaboración de la propuesta final del PITMA 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.

3. Fundamentos del plan.

El PITMA constituye el instrumento para concretar las políticas de movilidad, infraestructuras y servicios de transporte, con inclusión de los objetivos a conseguir, con la finalidad de mejorar el sistema de transportes en Andalucía.

El PITMA identifica 6 objetivos estratégicos:

1. Mejorar las capacidades de investigación e innovación y la asimilación de tecnologías avanzadas en materia de movilidad e infraestructuras de transporte.
 2. Mejorar los servicios de movilidad que se prestan a la ciudadanía y a las empresas aprovechando las ventajas de la transformación digital de la sociedad.
 3. Introducir medidas en el sistema de movilidad dirigidas a la eficiencia energética, la mitigación y adaptación ante el cambio climático y la mejora de la calidad del aire.
 4. Desarrollar una red de infraestructuras para el transporte de personas y mercancías que responda adecuadamente a la demanda de movilidad, y que sea sostenible, resiliente al cambio climático, inteligente, segura e intermodal.
 5. Avanzar en una movilidad regional sostenible.
 6. Promover la movilidad urbana y metropolitana multimodal sostenible.
- Así como 9 líneas estratégicas con sus correspondientes programas:

1. Coordinación administrativa.

LE1.P1. Coordinación administrativa con el Estado.

LE1.P2. Coordinación con la administración local.

LE1.P3. Coordinación de diferentes departamentos de la Junta de Andalucía.

2. Apoyo normativo y de planificación.

LE2.P1. Legislación en materia de transporte y movilidad sostenible en Andalucía.

LE2.P2. Elaboración de una Planificación basada en criterios de sostenibilidad e intermodalidad.

LE2.P3. Planificación de actuaciones en redes ciclistas regionales.

3. Innovación tecnológica.

LE3.P1. Sistema inteligente de transporte público andaluz.

LE3.P2. Digitalización de las infraestructuras de transporte público.

LE3.P3. Investigación, desarrollo tecnológico e innovación en la mejora de las carreteras.

LE3.P4. Administración electrónica en puertos y áreas logísticas.

LE3.P5. Apoyo a empresas del sector logístico para la transición tecnológica y la digitalización.

4. Fomento del Transporte Público y la intermodalidad.

LE4.P0. Política tarifaria e Intermodalidad.

LE4.P1. Desarrollo del sistema concesional del transporte público por carretera en Andalucía.

LE4.P2. Infraestructuras de apoyo al transporte por carretera.

LE4.P3. Transporte al litoral en época estival.

LE4.P4. Transporte a la demanda en zonas de débil tráfico.

LE4.P5. Movilidad aérea.

5. Infraestructuras sostenibles e intermodales.

LE5.P1. Sistemas ferroviarios urbanos y metropolitanos.

LE5.P2. Plataformas Reservadas de Transporte Público.

- LE5.P3. Infraestructuras viarias sostenibles.
- LE5.P4. Infraestructuras verdes y carreteras paisajísticas.
- LE5.P5. Mejora de los ejes de gran capacidad autonómicos RTE-T.
- LE5.P6. Completar y mejorar los grandes ejes viarios de la red de alta capacidad.
- LE5.P7. Infraestructuras viarias multimodales en aglomeraciones urbanas.
- LE5.P8. Infraestructuras viarias para la mejora de la movilidad en las áreas interiores rurales y litorales.
- LE5.P9. La conservación del patrimonio viario. Conservación integral de carreteras y seguridad vial.

6. Movilidad sostenible y movilidad activa.

- LE6.P1. Desarrollo de una red de corredores limpios apoyados en las carreteras.
- LE6.P2. Mejora de la eficiencia energética en los sistemas de transporte público de Andalucía.
- LE6.P3. Accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano. Vías ciclistas y movilidad peatonal.
- LE6.P4. Red de vías ciclistas metropolitanas.
- LE6.P5. Red de infraestructuras ciclo-turísticas.
- LE6.P6. Conexiones marítimas.

7. Mejora y ampliación de la red logística.

- LE7.P1. Ampliación y desarrollo de la red logística de Andalucía.
- LE7.P2. Servicios al transporte seguro de mercancías.
- LE7.P3. Distribución urbana de mercancías.
- LE7.P4. Organización del sector logístico andaluz.

8. Mejora del Sistema Portuario Andaluz.

- LE8.P1. Desarrollo del transporte marítimo de mercancías en puertos autonómicos.
- LE8.P2. Adaptación del sistema portuario a los efectos del cambio climático y mantenimiento de la operativa.
- LE8.P3. Mejora de las condiciones operativas de la actividad pesquera profesional.
- LE8.P4. Completar y mejorar las infraestructuras y servicios náutico-recreativos.
- LE8.P5. Relación puerto ciudad.
- LE8.P6. Potenciación del transporte marítimo de pasajeros y actividades turísticas y recreativas.

9. Sensibilización y difusión.

- LE9.P1. Sensibilización de la ciudadanía.
- LE9.P2. Sensibilización de administraciones y empresas.
- LE9.P3. Programa de información.

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.

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 a través de diversos objetivos generales, entre los que cabe destacar, por sus interacciones con el PITMA, los siguientes:

- Integrar la conservación y el uso sostenible del capital natural andaluz en el modelo de desarrollo territorial, reforzando el papel de las cuestiones ambientales en las políticas

sectoriales, y establecer mecanismos de coordinación y cooperación interinstitucional que faciliten un marco global de actuación.

- Fortalecer la capacidad adaptativa de los ecosistemas andaluces en un escenario de Cambio Global para que mantengan un flujo sostenido de ecoservicios fundamentales para el desarrollo humano en la región.

- Incrementar el reconocimiento del valor intrínseco e instrumental de la naturaleza, mejorando la formación, la comunicación y la conciencia social de su custodia y conservación.

5. Efectos significativos sobre el medio ambiente.

La ley GICA establece, en su artículo 15, la necesidad de los instrumentos de prevención y control ambiental, entre los que se incluye la evaluación ambiental estratégica, para prevenir o corregir los efectos negativos sobre el medio ambiente de determinadas actuaciones.

El EsAE aporta, en su capítulo 7, un análisis detallado de los efectos negativos de la construcción de infraestructuras sobre factores ambientales clave del capital natural que conforman los ecosistemas andaluces (especies y hábitats de interés comunitario, corredores ecológicos y espacios de la Red Natura 2000) y los servicios ecosistémicos que aportan a la sociedad.

En dicho análisis se desprende que 39 de las infraestructuras que propone el PITMA pueden tener efectos ambientales negativos por interactuar con espacios de la Red Natura 2000, si bien se concluye que 12 de ellas pueden afectar de forma significativa (muy elevada, elevada o moderada) a los valores de conservación de espacios de la Red Natura 2000 y a la conectividad ecológica. Éstas son las siguientes:

- Muy elevada: Acondicionamiento de la A-337 entre el Puerto de la Ragua y La Calahorra.

- Elevada: Mejora A-461 y A-476 Zalamea-Minas de Riotinto-Ruta de la Plata A-66 (Huelva); mejora de Seguridad Vial de la A-483. Tramo Almonte-Variante El Rocío, y Aumento de la Capacidad y seguridad El Rocío-Matalascañas; mejora de la carretera A-6200 de la A-4 al límite de provincia por Aldeaquemada; mejora del Itinerario Osuna-Campillos-Cártama-Marbella entre A-92, A-357 y AP-7 (Sevilla-Málaga); Acondicionamiento de la A-397, de Ronda a San Pedro de Alcántara (Marbella); mejora de la carretera A-6178 del Santuario de la Virgen de la Cabeza al límite de provincia de Ciudad Real, t.m. Andújar.

- Moderada: Mejora acceso a Isla Cristina desde la A-49; variante de Constantina A-455; variante de Ubrique en la A-373 Primera Fase y acceso al polígono de La Piel; mejora de trazado y construcción de vías lentas en la A-358. Tramo Berja-Dalías; mejora del eje transversal Jerez-Antequera Santa Ana a través de la A-384 (Cádiz-Málaga).

6. Medidas de integración ambiental. Seguimiento.

El EsAE aporta, en su apartado 9.4 Medidas relativas al desarrollo de infraestructuras, las directrices generales de carácter ambiental, así como medidas adicionales para el mantenimiento de la coherencia de la Red Natura 2000, la conectividad ecológica y la desfragmentación de hábitats.

El EsAE contempla, en su apartado 10.1 Metodología y proceso de seguimiento y evaluación, el mecanismo y los indicadores de seguimiento, así como la creación de una Oficina Técnica de Seguimiento que desarrollará el sistema de seguimiento y evaluación propuesto.

Las medidas de integración ambiental serán objeto de un seguimiento específico en las infraestructuras referidas con posibles efectos sobre la Red Natura 2000 y especialmente focalizado a las 12 con efectos negativos significativos. Se creará con tal finalidad un grupo de trabajo de capital natural constituido por representantes del órgano ambiental, del promotor, de los espacios afectados de la Red Natura 2000, así como otros

posibles agentes implicados. Este grupo de trabajo se coordinará con la Oficina Técnica de Seguimiento, formalizándose antes de los 60 días posteriores a la aprobación del PITMA mediante un acto constitutivo, debiendo estar operativo en un plazo no superior a seis meses desde la aprobación del PITMA.

Las actuaciones de Mejora de Seguridad Vial de la A-483. Tramo: Almonte-variante El Rocío, y aumento de la capacidad y seguridad El Rocío-Matalascañas se encuentran actualmente tramitando las autorizaciones ambientales unificadas de sus proyectos de ejecución, siendo estas las primeras tareas de seguimiento del grupo de trabajo.

La finalidad del grupo de trabajo será analizar la evolución de los efectos negativos previstos durante el periodo de vigencia del PITMA en este grupo de 12 infraestructuras con mayor incidencia ambiental.

Las principales funciones del grupo de trabajo serán:

- Articular mecanismos de trabajo y objetivos de seguimiento.
- Definir el alcance concreto de las medidas de integración propuestas en el apartado 9.4 Medidas relativas al desarrollo de infraestructuras.

- Garantizar la ejecución de dichas medidas de integración.
- Valorar los efectos de las citadas 12 infraestructuras sobre el capital natural. Se aplicará para ello la metodología de Sistema de Contabilidad Económica Ambiental (United Nations et al. 29 sept. 2021. System of Environmental-Economic Accounting-Ecosystem Accounting (SEEA EA)).

- Emitir informes anuales de seguimiento que valoren la ejecución de las medidas de integración y la evolución de los efectos ambientales negativos previstos inicialmente y otros no identificados. Este informe se publicará en las páginas web de los organismos participantes para su transparencia y libre disposición del público.

- Determinar la ejecución de nuevas medidas de integración en caso de observarse falta de efectividad en las inicialmente adoptadas.

La adopción de las medidas necesarias para la integración ambiental y el seguimiento ambiental del plan son responsabilidad del órgano promotor. No obstante, se buscará la colaboración con otras Administraciones que también sean competentes y posibles entidades con interés en la materia.

7. 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 la documentación técnica elaborada por el promotor, y de conformidad con lo establecido en la ley GICA, resuelve este procedimiento de evaluación ambiental ordinaria con el siguiente pronunciamiento:

El Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030, atendiendo a las medidas de integración ambiental que contiene, presenta un balance global favorable entre la incidencia positiva de sus propuestas estratégicas a nivel socioambiental y los efectos ambientales negativos significativos sobre la Red Natura 2000 originados por un conjunto de actuaciones infraestructurales.

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, 2 de febrero de 2022.- El Secretario General, Sergio Arjona Jiménez.