

**DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO PARA LA EVALUACIÓN
AMBIENTAL DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA
DE CÓRDOBA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

Sevilla, 25 de abril de 2017

ÍNDICE

0.	INTRODUCCIÓN	1
1.	OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN	2
2.	ALCANCE Y CONTENIDOS DEL PLAN, SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES	2
3.	DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN	4
4.	LOS POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO	5
5.	LA INCIDENCIA PREVISIBLE SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES	6
6.	PROPUESTA DE CRITERIOS METODOLÓGICOS PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN	8

0. INTRODUCCIÓN

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó en su sesión de 1 de Julio de 2014 (BOJA n.º 134 de 11 de julio de 2014) formular el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible. (en adelante PTMACO). Por su parte el Plan incorpora el procedimiento de elaboración establecido en la ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, para la evaluación ambiental de planes y programas.

La aprobación de la Directiva 2001/42/CE, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente, supuso un importante hito en el desarrollo de la evaluación ambiental en las herramientas de planificación.

La Directiva, que entró en vigor oficialmente el 21 de julio de 2001, ha sido transpuesta al derecho interno de España mediante la aprobación de la Ley 9/2006. Ésta recoge esencialmente el espíritu de la Directiva acogiendo el procedimiento de evaluación propuesto en ella y adaptándolo al caso español, cuyos procedimientos de evaluación de impacto ambiental de planes ya poseen algunos años de experiencia.

El principal objetivo de ambos textos legales es integrar los aspectos ambientales desde las primeras fases de decisión, para lo cual propone un procedimiento de evaluación que se pone en marcha desde el mismo momento de la concepción y preparación de los documentos de planificación y programación. Al mismo tiempo, proponen, aunque sea de forma indirecta, nuevos conceptos ambientales, como la sostenibilidad y el desarrollo sostenible, que tanto la Directiva como la Ley mencionan considerándolas metas importantes.

Por otro lado y en el ámbito autonómico, la Comunidad Autónoma de Andalucía, basándose en la citada Ley estatal, desarrolló posteriormente la anteriormente mencionada Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, donde se desarrolla el procedimiento de evaluación ambiental de planes y programas. Dicha Ley fue modificada por el Decreto-Ley 3/2015, de 3 de marzo, para adecuarla a la nueva Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.

El presente Documento Inicial Estratégico (en adelante DIE) forma parte de la documentación exigida por la legislación sectorial, para iniciar el procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible.

En este documento DIE se desarrollan, conforme el artículo 38.1 del Decreto-Ley 3/2015, los siguientes aspectos:

1. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN.
 2. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PLAN, SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES.
 3. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN.
 4. LOS POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.
 5. LA INCIDENCIA PREVISIBLE SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES.
- A lo anterior se añade un 6º punto:
6. PROPUESTA DE CRITERIOS METODOLÓGICOS PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN.

Con este trámite se espera que el órgano ambiental remita el Documento de Alcance que, esta Dirección General de Movilidad tendrá en cuenta, para elaborar el Estudio Ambiental Estratégico. Además de lo anterior, el expediente incluirá lo previsto en la legislación vigente, para continuar con la correspondiente declaración ambiental estratégica.

1. OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible, tal y como establece el Acuerdo de 1 de Julio de 2014, por el que se aprueba la formulación del Plan, se redacta como el instrumento de planificación del sistema de transporte metropolitano y con él se trata de facilitar el desarrollo equilibrado, coherente, armónico y de máxima conectividad del transporte en el Área de Córdoba y hacer efectivo, en suma, el principio de coordinación entre las Administraciones con competencia en los distintos modos de transporte. Ello encuentra su fundamento en los artículos 3 y 6 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Respecto de las competencias locales, en los artículos 59 y 10.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, y en los artículos 58 y 59 de la Ley 5/2010, de 11 de junio.

El nuevo Plan se enmarca en los principios para la sostenibilidad del transporte incluidos dentro del nuevo enfoque que establece el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) prorrogado hasta 2020 por acuerdo de 29 de noviembre de 2012 y actualmente pendiente de la aprobación de su correspondiente revisión.

La principal finalidad del Plan es dotar de un marco común a las diferentes políticas relativas a sistema de transportes de la aglomeración urbana de Córdoba. Sin duda, la planificación estratégica conjunta de todas ellas mejorará los necesarios niveles de coordinación entre las políticas públicas y, al mismo tiempo, hará más eficiente cada una de las actuaciones.

El apartado 3 del acuerdo de formulación ha establecido que los objetivos orientadores generales que deben inspirar el PTMACO es definir el sistema multimodal de transporte para su ámbito territorial, siendo el instrumento de ordenación y coordinación de dicho sistema. En él se incluyen, entre otros, los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones, que por su relevancia en el funcionamiento del transporte en el conjunto del área, sean declarados de interés metropolitano.

2. ALCANCE Y CONTENIDOS DEL PLAN, SUS ALTERNATIVAS RAZONABLES TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES

Según se recoge en el apartado segundo del acuerdo de formulación del PTMACO, su ámbito territorial inicial comprende el ámbito de la aglomeración de Córdoba, de acuerdo con lo dispuesto en el Decreto 242/2011, de 15 de julio, por los siguientes municipios: Almodovar del Río, La Carlota, El Carpio, Córdoba, Espejo, Fernán Núñez, Guadalcazar, Montemayor, Obejo, Pedro Abad, Posadas, San Sebastián de los Ballesteros, La Victoria, Villafranca de Córdoba, Villaharta y Villaviciosa de Córdoba. La modificación de este ámbito territorial inicial durante la tramitación de este Plan, por necesidades de funcionamiento de la movilidad sostenible de este ámbito, requerirá la previa audiencia de los municipios afectados.

En cuanto a su contenido, además de lo anteriormente citado sobre delimitación y justificación de su ámbito territorial, en el acuerdo de formulación se recoge lo siguiente:

- Análisis y diagnóstico de la demanda y oferta de transporte, considerando especialmente la perspectiva de género.
- Objetivos, criterios y modelo de movilidad en el ámbito metropolitano, integrándose la perspectiva de género en ellos.
- Directrices de ordenación y coordinación de los servicios, las infraestructuras, el tráfico y las instalaciones de transporte dentro de su ámbito.
- Determinaciones de ordenación y coordinación de los servicios, infraestructuras, tráficos, instalaciones y red viaria de interés metropolitano.
- Marco tarifario de los servicios de interés metropolitano.
- Justificación de la adecuación al Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y a los planes de Ordenación del Territorio del ámbito subregional que les afecten.
- Supuestos de revisión del Plan y determinación de las modificaciones que no supongan revisión.

Una estrategia de planificación del transporte en una aglomeración urbana como es la de Córdoba incluye:

1. las **infraestructuras** como soporte de la movilidad,
2. los **servicios** ofrecidos por estas infraestructuras e instalaciones y la propia **organización y gestión** del sistema de transporte.

1. En materia de infraestructuras, el Plan contendrá propuestas sobre viario, aparcamientos, ferrocarril, plataformas reservadas e instalaciones para el acceso al transporte público, vías ciclistas, así como mejoras para la movilidad peatonal. Podrán ser infraestructuras de nueva creación, apoyarse en infraestructura ya existente o adaptaciones de esta misma. Asimismo el Plan establecerá objetivos y criterios para la definición de estas redes y de los servicios complementarios para el fomento de la movilidad sostenible, entre ellos la intermodalidad. En efecto, la mejora de las condiciones de la intermodalidad es un instrumento necesario para la promoción de los modos sostenibles asignando a cada modo los segmentos de la demanda para la que presentan mayor eficacia.

La definición del Plan en esta materia será la suficiente para que el desarrollo de estas propuestas no precise de mayor definición que la propia de los previstos en los correspondientes estudios informativos y proyectos de obras.

El Plan tendrá en consideración la planificación en materia de infraestructuras del transporte y medioambiental de Andalucía y del Estado, así como las determinaciones de la política territorial de Andalucía y las orientaciones de las políticas de movilidad de la Unión Europea. Asimismo el Plan contendrá la evaluación funcional y ambiental de diferentes escenarios alternativos, por lo que el Plan contendrá:

- La definición de escenarios alternativos y su evaluación ambiental, funcional y económica.
- La identificación de prioridades de actuación que mejor contribuyan al logro de los objetivos del Plan.
- Programación de las actuaciones y su ámbito temporal.

- La valoración económica de los programas previstos en el Plan y la determinación de los recursos económicos que deben ser utilizados para su ejecución.
- Justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y con las determinaciones de los planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que les afectan.
- Documento de seguimiento del Plan.
- La documentación del Plan incluirá el informe de sostenibilidad ambiental, de conformidad con el artículo 39 de la Ley 7/2007, de 9 de julio.

2. En materia de servicios, una planificación integral de este tipo exige tener en cuenta la confluencia de competencias entre las diversas administraciones con competencias sobre los diferentes elementos del sistema de transporte de la aglomeración y en otros sectores vinculados. La planificación del transporte de la aglomeración se concibe por tanto como uno de los instrumentos que posibilita a las distintas administraciones y departamentos llevar a cabo determinados objetivos recogidos en su planificación y debido a ello, deberán involucrarse en la implementación del Plan.

3. DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN

Las **actuaciones de carácter infraestructural** que previsiblemente abordará el PTMACO serán de diferente naturaleza según se trate de infraestructura de nueva creación, apoyada en infraestructura existente o adecuación de la misma. En función a esta diferente naturaleza el desarrollo hasta la propia ejecución será diferente. En el caso de infraestructura nueva las actuaciones se desarrollaran mediante la redacción y aprobación de los oportunos estudios informativos y proyectos de construcción. Estos documentos incluirán los estudios ambientales necesarios, con la definición de las medidas preventivas y correctoras que sean necesarias.

En cuanto a la ejecución de sus actuaciones el Plan establecerá unos horizontes temporales que estarán en consonancia con la planificación de infraestructuras que son referencia para este Plan. Fundamentalmente el PISTA, y los periodos correspondientes al actual y próximo marco de apoyo comunitario.

Con independencia de la programación de las inversiones previstas, el Plan que, además de actuaciones en infraestructura, servicios e instalaciones del transporte, contendrá determinaciones generales, tendrá vigencia indefinida. Al mismo tiempo se establecerán unos criterios relativos a la necesidad de su revisión, con independencia de que esta pueda formularse a iniciativa del Consejo de Gobierno.

4. LOS POTENCIALES IMPACTOS AMBIENTALES TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.

Entre los efectos ambientales previsibles derivados de la ejecución del Plan deberán estudiarse los siguientes:

- Afección a Espacios Naturales incluidos en la RENPA, Red Natura 2000 o hábitats comunitarios
- Conectividad y Fragmentación de hábitats.
- Pérdida de recursos naturales.
- Uso sostenible de los recursos.
- Contaminación atmosférica e hidrológica.
- Movilidad-Accesibilidad.
- Impactos sobre riesgos Geológico-Geotécnicos (Estabilidad) y erosionabilidad del sustrato.
- Impactos sobre el Patrimonio Geológico.
- Impactos sobre la red Hídrica Superficial y Subterránea.
- Impactos sobre vegetación.
- Impactos sobre fauna.
- Impactos sobre paisaje.
- Vías pecuarias, Vías Verdes.
- Impactos sobre el medio humano y socioeconómico. Salud y Calidad de vida. Economía y gasto en infraestructuras.
- Impactos sobre el patrimonio histórico-artístico y arqueológico.

Atendiendo a esta enumeración y a las propuestas de contenidos y previsiones de desarrollo del Plan ya expuestas, se realizan las siguientes consideraciones, que se evalúan como de mayor interés:

- **Energía:** la energía es el principal recurso para el funcionamiento de todo el sistema de la movilidad. Como se sabe, la dependencia exterior de la economía andaluza de los recursos energéticos no endógenos, casi todos de origen fósil, crea un importante problema de sostenibilidad ambiental, pero también de competitividad económica en el medio plazo. En este horizonte, sólo las economías que mejoren en el campo del ahorro, la eficiencia y el desarrollo de fuentes renovables acusarán en menor medida el impacto de los problemas geopolíticos y ambientales que se asociarán a la previsible escasez futura de los combustibles y energías convencionales. La promoción del uso de los modos sostenibles (transporte público, bicicleta y viajes a pie) derivará en un ahorro importante de consumo de energía por el sistema de movilidad en Andalucía.
- **Cambio climático:** como producto de la utilización masiva de combustibles fósiles se produce un nivel excesivo de emisiones de gases de efecto invernadero que contribuyen al calentamiento global. Según todos los modelos climáticos, los efectos previsibles podrían ser muy graves, y más en zonas de clima mediterráneo como el que disfruta Andalucía, donde es previsible una elevada desertificación, a la vez que un aumento de los episodios climáticos extremos. Los acuerdos firmados en Kyoto obligan al cumplimiento de reducción de los niveles de emisiones. En la actualidad, Andalucía, como el conjunto de España, se encuentra ampliamente por encima de ese nivel de compromiso.

El desarrollo de las propuestas de este Plan puede generar disminución de emisiones por el conjunto del sistema de transporte, al captar viajes desde el automóvil privado, con peor comportamiento en este sentido, hacia modos más sostenibles citados anteriormente. Buena parte de

los desplazamientos urbanos son inferiores a 5 Kms, y por tanto susceptibles de realizarse en bicicleta y, una parte de ellos, también a pie. En la escala metropolitana si bien la movilidad a pie se ve limitada por las distancias, en cambio la bicicleta también puede tener un impacto considerable en este aspecto.

- **Fragmentación del territorio:** las infraestructuras lineales del transporte tienen una incidencia en la fragmentación del territorio y pueden llegar a constituir un problema para la conservación de la biodiversidad. En este sentido, cobran también especial importancia los cambios de usos del suelo inducidos por las infraestructuras (incremento de la urbanización).
- **Impacto sobre los espacios naturales protegidos:** Los riesgos de fragmentación por la implantación de infraestructuras sobre el territorio es aún mayor cuando se tiene en cuenta que algunas de estas infraestructuras pueden afectar a espacios naturales protegidos y/o incluidos en la Red Natura 2000. La armonización entre la necesidad de dotar de infraestructuras a determinadas áreas y la preservación de los valores de la red de espacios naturales constituirá uno de retos de mayor alcance que deberá acometer el futuro Plan. No obstante es conveniente recordar que el Plan priorizará el uso de infraestructura existente.

La planificación de infraestructuras nuevas deberá ser, en este sentido, especialmente sensible para minimizar los posibles impactos. Igualmente, deberá realizar aportaciones positivas de enriquecimiento del patrimonio territorial, en especial relacionadas con el uso público de estos espacios.

Hay que considerar que los efectos previsibles serán en buena parte de los factores considerados de carácter positivo. Las experiencias previas que se toman como referencia demuestran que la implantación de políticas de fomento de la movilidad sostenible, además de mejorar la eficiencia energética del sistema y de reducir los niveles de contaminación, mejoran la salud y la calidad de vida de la ciudadanía, tanto a nivel personal, como de la comunidad, pues al tratarse de medios con menor ocupación de espacio, mejoran la habitabilidad de las ciudades.

5. LA INCIDENCIA PREVISIBLE SOBRE LOS PLANES SECTORIALES Y TERRITORIALES CONCURRENTES.

- EFFECTOS SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO

El Plan tiene como principal cometido articular el territorio de la aglomeración. Las infraestructuras tienen, en este campo, una responsabilidad directa en la construcción de un espacio común compartido por el conjunto de la sociedad. Se trata, en definitiva, de uno de los instrumentos más potentes con que cuenta la Administración para cohesionar el territorio y tienen un carácter marcadamente estratégico.

En este contexto, el Plan tiene la responsabilidad de contribuir al Esquema Básico de Articulación previsto por el POT de Andalucía y por los dos planes de ordenación subregionales de ordenación del territorio que le son de afección siguientes:

- el Plan de Ordenación del Territorio del Sur de Córdoba, aprobado por Decreto 3/2012, de 10 de enero (Boja nº 57 de 22 de marzo de 2012);
- El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Córdoba, en elaboración. Se formula mediante el DECRETO 242/2011, de 12 de julio, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación de la Aglomeración Urbana de Córdoba. (Boja nº 146 de 27 de Julio de 2011).

De todo ello se deduce una incidencia directa y positiva del Plan sobre los elementos estratégicos del territorio. Debe aportar los criterios necesarios para el reforzamiento de estos elementos, para hacerlos coherentes entre sí, para lograr que su desarrollo se atenga a los principios de sostenibilidad ambiental y para conseguir un desarrollo territorial equilibrado y solidario del conjunto de esta aglomeración urbana.

- EFFECTOS SOBRE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL

La aprobación del POT de Andalucía y los planes subregionales citados anteriormente constituyen el marco de referencia territorial para este Plan, toda vez que la planificación territorial marca los objetivos de esa política, basados en el funcionamiento armónico entre el sistema socioeconómico de la aglomeración y los demás elementos del territorio, incidiendo en los conceptos de sostenibilidad, como expresión de viabilidad, y de equilibrio territorial. El Plan tendrá, en este sentido, la consideración de plan con incidencia en la ordenación del territorio, previsto por la Ley 1/94 de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y como tal será sometido al procedimiento de incidencia en la ordenación del territorio establecido por la misma Ley.

La situación preeminente de este Plan supone que deberá atender a esos objetivos territoriales a través de la definición de las infraestructuras sectoriales necesarias para su cumplimiento. El informe de sostenibilidad ambiental del POT de Andalucía hacia hincapié ya en el cumplimiento de una serie de requisitos de sostenibilidad que ahora el Plan deberá concretar en su materia y ámbito territorial.

- EFFECTOS SOBRE LA PLANIFICACIÓN SECTORIAL AFECTADA

El Plan es un plan integral en la aglomeración urbana de Córdoba y que abarca todos los medios y modos de transporte en este ámbito y que, por tanto, tiene relación y complementariedad con otras políticas concurrentes en este territorio andaluz.

El Plan tendrá efectos sobre el resto de la planificación sectorial relacionada con la materia y debe entenderse que estos serán positivos. Establecerá un marco de referencia que contribuirá notablemente a mejorar la eficacia de los distintos planes y programas sectoriales con afección en el transporte, o bien que los efectos del Plan puedan contribuir al cumplimiento de los objetivos de esa planificación sectorial.

El Plan será referencia para la redacción y ejecución de planes que afecten a este territorio entre otras, en estas materias: turismo, energía, salud, deporte, desarrollo rural y educación.

Además, en el Plan intervienen elementos de planificación económica, según sean los recursos disponibles en el futuro inmediato. Así, organizarán los plazos de inversión y ejecución de actuaciones. Las prioridades que se establezcan también serán un síntoma de las posibilidades que se ofrecen para el cumplimiento de los objetivos ambientales y de sostenibilidad. La prioridad de ejecución de actuaciones, si bien depende de las situaciones sectoriales, tendrá en el Plan un irrenunciable marco de referencia.

6. PROPUESTA DE CRITERIOS METODOLÓGICOS PARA LA EVALUACIÓN AMBIENTAL DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE CÓRDOBA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

La evaluación ambiental estratégica del Plan se concibe como un ejercicio integrado en el proceso de elaboración del propio Plan.

Como consecuencia se propone una evaluación centrada en los siguientes elementos **metodológicos**:

- Escala: la consideración de la sostenibilidad y el desarrollo sostenible, como expresión de viabilidad física y ambiental de los sistemas socioeconómicos, obliga a aumentar las escalas de la evaluación. Si bien el estudio del impacto físico directo de las infraestructuras propuestas revisten una indiscutible importancia, se entiende que no debe ser objetivo de evaluación directa por este proceso que ahora comienza, si no es lo concerniente a la consideración conjunta del impacto de las infraestructuras simultáneamente consideradas. De ese modo, se podrán analizar aspectos tales como la fragmentación total del territorio, los grandes cambios de uso del suelo inducidos o los efectos sinérgicos que el sistema de infraestructuras pueda causar junto con otros aspectos económicos y sociales.

El aumento de las escalas espacio-temporales de la evaluación sí obliga a considerar los elementos e impactos más globales protagonizados por el consumo creciente de energía y sus impactos derivados sobre el clima (cambio climático), el territorio (instalaciones de generación y de abastecimiento energético) y el propio sistema socioeconómico (dependencia energética externa). Todo ello coadyuva la consideración especial de los horizontes temporales a medio y largo plazo, pues es ahí donde se pondrán en evidencia con más intensidad los efectos anteriormente referidos.

- Metodología: únicamente mediante metodologías que realcen el carácter estratégico de la evaluación será posible realizar una apreciación correcta de este tipo de efectos, por lo que se proponen sistemáticas que alcancen a concluir sobre estos elementos estratégicos de la planificación. El acertado concurso de procedimientos que integren información cuantitativa y cualitativa es esencial a este respecto.
- Coherencia: el alcance de la evaluación estratégica también puede incluir aspectos de evaluación de la coherencia tanto externa, con respecto a la planificación territorial, como interna, analizando la convergencia entre los objetivos que orientan al PTMACO, los medios de los que se dota y las propuestas que contiene.

- Directrices sobre las consideraciones ambientales en el desarrollo de actuaciones: por último, también será posible determinar directrices ambientales que han de aplicarse en los proyectos, no sólo porque el Plan abarcará el contexto en el que éstos han de desarrollarse, sino también porque uno de sus puntos esenciales será dotar de ligazón a todo el sistema como un conjunto inserto en un territorio concreto y en un contexto energético dado.

Sevilla 25 de abril de 2017

Jefe del S^o de Planificación del Transporte



