

**EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA**  
Procedimiento ordinario

**Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible.**

**PREMISAS DE PARTIDA**

Sevilla, enero de 2020

<b>PRIMERA:</b>	REFERENCIAS BÁSICAS	1
<b>SEGUNDA:</b>	FASES DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA	5
<b>TERCERA:</b>	PLAZOS	11
<b>CUARTA:</b>	COMENTARIOS A LA DOCUMENTACIÓN PRESENTADA	12
<b>QUINTA:</b>	CUESTIONES A TENER EN CUENTA EN LA ELABORACIÓN DE LOS DOCUMENTOS POR PARTE DEL PROMOTOR	12
<b>SEXTA:</b>	ÓRGANO AMBIENTAL	13

**PRIMERA.- REFERENCIAS BÁSICAS**

**Concepto de evaluación ambiental estratégica**

Evaluar la planificación a nivel estratégico, desde el punto de vista ambiental, significa analizar, con carácter preventivo, las consecuencias ambientales que puedan derivarse del desarrollo de determinado plan, antes de que éstas se plasmen en el territorio, incorporando una visión a corto, medio y largo plazo y los posibles efectos conjuntos con otros planes y políticas, desde una perspectiva integral del territorio, del medio natural, del sistema económico y de la organización social.

La finalidad última de la evaluación ambiental estratégica es contribuir desde la planificación al modelo de desarrollo sostenible establecido en la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030, así como dentro del marco de lucha contra el cambio climático que establece la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía.

La visión integral de la evaluación ambiental estratégica necesita de la coordinación e integración de todas las evaluaciones. La propia ley que rige la evaluación ambiental estratégica (Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, en adelante GICA) contempla entre sus fines establecidos en el artículo 2 *promover la coordinación y colaboración activa entre las distintas Administraciones públicas, así como la simplificación y agilización de los procedimientos de prevención, evaluación, control y calidad ambiental.*

Es por ello que este órgano ambiental promueve la realización del proceso de evaluación ambiental estratégica de forma integrada con el propio proceso de elaboración del plan, para lo cual es necesario que el órgano ambiental y el promotor trabajen en estrecha colaboración y comunicación directa y continua. De esta forma, el contenido y alcance de la evaluación ambiental estratégica no lo establecerá aisladamente el órgano ambiental, sino en colaboración con el órgano promotor y teniendo en cuenta la opinión de otros agentes implicados, públicos y privados. La evaluación ambiental estratégica se convierte así en un sistema de alerta precoz que permite detectar y prevenir problemas potenciales fundamentalmente ambientales, pero también de otra índole, así como posibles conflictos de intereses entre los distintos órganos administrativos y agentes implicados, reduciendo el riesgo de oposiciones posteriores y retrasos en la aprobación del plan.



**Sostenibilidad y cambio climático**

En septiembre de 2015, la Asamblea General de Naciones Unidas adoptó la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Esta Agenda contiene 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y 169 metas relativas a las esferas económica, social y ambiental, que son de aplicación universal y, desde el 1 de enero de 2016, rigen los esfuerzos de los países para lograr un mundo sostenible en el año 2030.

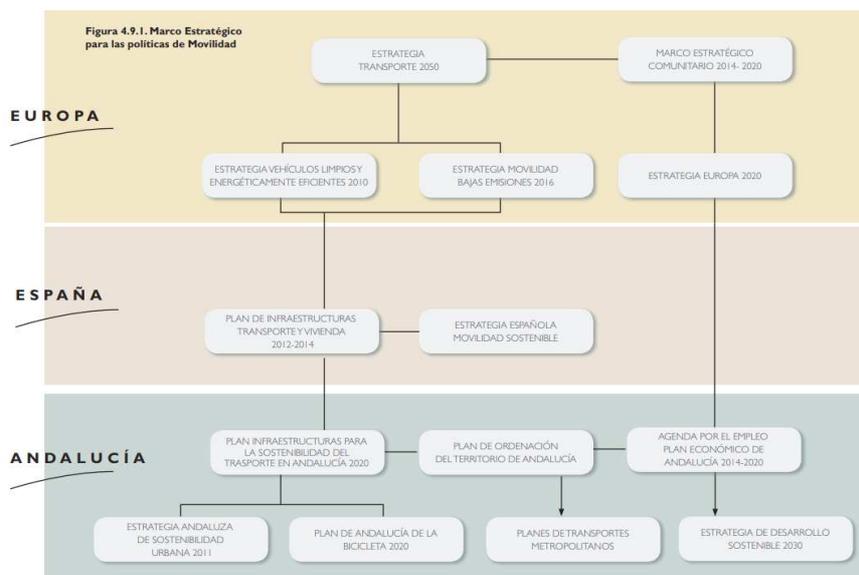
En julio de 2018 se aprobó el compromiso con esta Agenda 2030 a través del *Plan de Acción para la Implementación de la Agenda 2030: Hacia una Estrategia Española de Desarrollo Sostenible* que incluye los 17 objetivos de aplicación. Dado el carácter transversal del transporte y la movilidad para el desarrollo sostenible, son numerosos los ODS que interactúan con los planes de movilidad, entre los que cabe destacar tres de ellos:

- ODS 7: ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos.
- ODS 9: INDUSTRIA, INNOVACIÓN E INFRAESTRUCTURA. Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.
- ODS 11: CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.
- ODS 13: ACCIÓN POR EL CLIMA. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

A nivel de la comunidad autónoma de Andalucía, en junio de 2018 se aprobó la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 (EADS 2030) con el objetivo de erigirse como el instrumento de orientación de las políticas propias desarrolladas en Andalucía hacia un modelo de sostenibilidad coherente con la lucha contra el cambio climático.

La EADS 2030 se basa en la asunción de que el desarrollo sostenible sólo es posible en una sociedad cohesionada y con un modelo económico adecuado. Propone por tanto líneas de actuación acordes con la necesidad de reforzar la cohesión social y el desarrollo de una economía verde a través del análisis de 13 áreas estratégicas, destacando dos de ellas en relación con los planes de movilidad:

Área estratégica Movilidad sostenible, que contempla el siguiente marco estratégico:



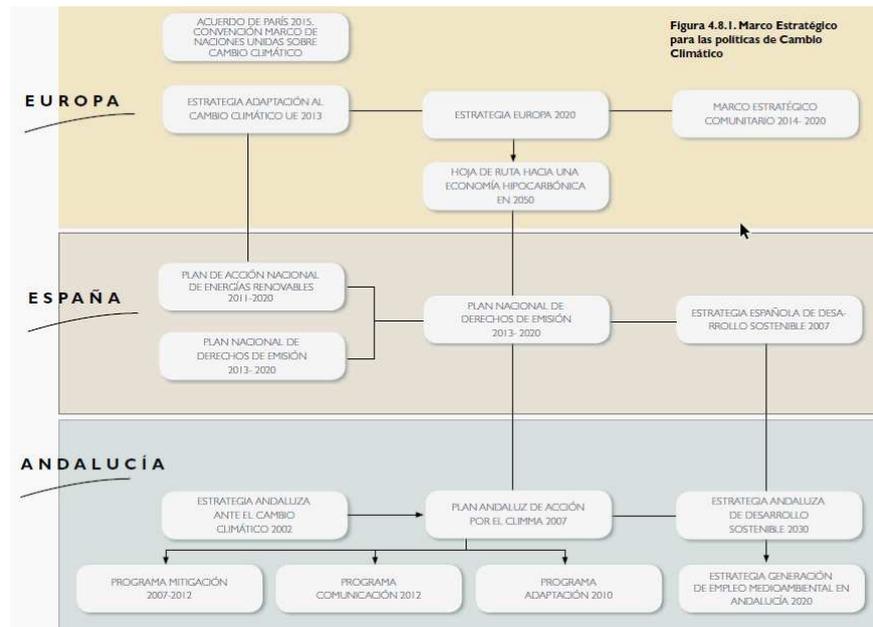
Esquema del marco estratégico en materia de movilidad sostenible (Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. 2018)



Propone al respecto cuatro líneas de actuación y 26 medidas a adoptar:

- Línea de actuación MOV-1: Planificación integral de la movilidad, con 8 medidas de actuación.
- Línea de actuación MOV-2: Gestión de la movilidad con criterios ambientales y sociales, con 9 medidas de actuación.
- Línea de actuación MOV-3: Medios de transporte más eficientes y ecológicos, con 7 medidas de actuación.
- Línea de actuación MOV-4: Formación y educación en movilidad sostenible, con 2 medidas de actuación.

Área estratégica Cambio climático, que contempla el siguiente marco estratégico:



Esquema del marco estratégico en materia de cambio climático. (Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio. 2018)

Propone al respecto tres líneas de actuación y 18 medidas a adoptar:

- Línea de actuación CC-1: Evaluación del cambio climático, con 5 medidas de actuación.
- Línea de actuación CC-2: Mitigación del cambio climático, con 6 medidas de actuación.
- Línea de actuación CC-3: Reducción de los efectos negativos del cambio climático, con 7 medidas de actuación.

**Es imprescindible mantener una coherencia máxima entre las propuestas del plan y las líneas/medidas de actuación definidas en la EADS 2030 para la consecución del procedimiento de evaluación ambiental y para avanzar en el modelo de desarrollo sostenible establecido y de lucha contra el cambio climático atendiendo al Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC).**

Con relación al Cambio Climático, cabe recordar el papel del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) como el órgano de las Naciones Unidas encargado de evaluar los conocimientos científicos relativos al cambio climático. Fue establecido en 1988 por la Organización Meteorológica Mundial y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente para facilitar a quienes ostentan responsabilidad política evaluaciones periódicas sobre la base científica del cambio climático, sus impactos y sus futuros riesgos y las opciones de adaptación y mitigación.

En su Informe especial emitido en octubre de 2018 titulado *“Calentamiento global de 1,5°C, Informe especial del IPCC sobre los impactos del calentamiento global de 1,5°C con respecto a los niveles preindustriales y las*



*trayectorias correspondientes que deberían seguir las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, en el contexto del reforzamiento de la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, el desarrollo sostenible y los esfuerzos por erradicar la pobreza”, pone de manifiesto la necesidad de mantener la temperatura global por debajo de esos 1,5 °C, en lugar de los 2 °C de incremento de temperatura adoptados como objetivo del Acuerdo de París.*

En las conclusiones del informe se alerta de que con los actuales compromisos de emisiones adoptados por los distintos países hay un muy alto riesgo de superar estos 1,5 °C antes de 2040. Advierte además que incluso no superando esos 1,5 °C, las pérdidas de biodiversidad, el estrés hídrico, los fenómenos meteorológicos extremos y el incremento del nivel del mar seguirán en aumento debido a las emisiones acumuladas durante las pasadas décadas.

Responsables de los grupos de trabajo del IPCC remarcan que del informe se desprende, de forma contundente, que ya estamos viviendo las consecuencias de un calentamiento global de 1,5 °C, y llaman la atención sobre que limitar el calentamiento a 1,5 °C es posible según las leyes de la química y la física, pero para ello se necesitarían cambios sin precedentes en la sociedad mediante transiciones *“rápidas y de gran alcance”* en sectores como la energía, la industria, la construcción, el transporte y los sistemas urbanos. Es necesario que las emisiones netas globales de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) de origen humano disminuyan en 2030 alrededor de un 45% respecto de los niveles de 2010, y sigan disminuyendo hasta alcanzar el “cero neto” aproximadamente en 2050.

En este sentido, el último informe especial emitido el 25 de septiembre de 2019, titulado *“El océano y la criosfera en un clima cambiante”*, reafirma en la necesidad de abordar cambios drásticos si se desea frenar la situación: *“...Solo podremos mantener el calentamiento global muy por debajo de los 2°C si realizamos transiciones sin precedentes en todos los aspectos de la sociedad, incluyendo la energía, la tierra y los ecosistemas, las ciudades y las infraestructuras...”*.

Este es el escenario actual que ha llevado a numerosas organizaciones y colectivos sociales de toda índole a manifestar insistentemente la necesidad de actuar con urgencia, incluso proponiendo a los poderes públicos que asuman una situación de emergencia climática que les permita adoptar políticas de acción rápida para la reducción de emisiones de gases efecto invernadero.

Son por tanto numerosas las referencias que han de inspirar el Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible (en adelante PTMCG) en la definición de un modelo sostenible de transporte y movilidad coherente con las exigencias de lucha contra el cambio climático. Hay que tener muy presente que el sector del transporte representa del orden del 50% de las emisiones difusas de Andalucía. Con relación a ello, la *Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía* (en adelante Ley 8/2018) establece, en su *artículo 19. Planes con incidencia en materia de cambio climático y evaluación ambiental*, la necesidad de que la evaluación ambiental estratégica de la planificación en materia de movilidad e infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias contemple los siguientes aspectos:

- a) El análisis de la vulnerabilidad al cambio climático de la materia objeto de planificación y su ámbito territorial, desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, conforme a lo dispuesto en esta ley.*
- b) Las disposiciones necesarias para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.*
- c) La justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan Andaluz de Acción por el Clima. En el caso de que se diagnosticaran casos de incoherencia o desviación entre los instrumentos de planificación y los resultados obtenidos, se procederá a su ajuste de manera que los primeros sean coherentes con la finalidad perseguida.*



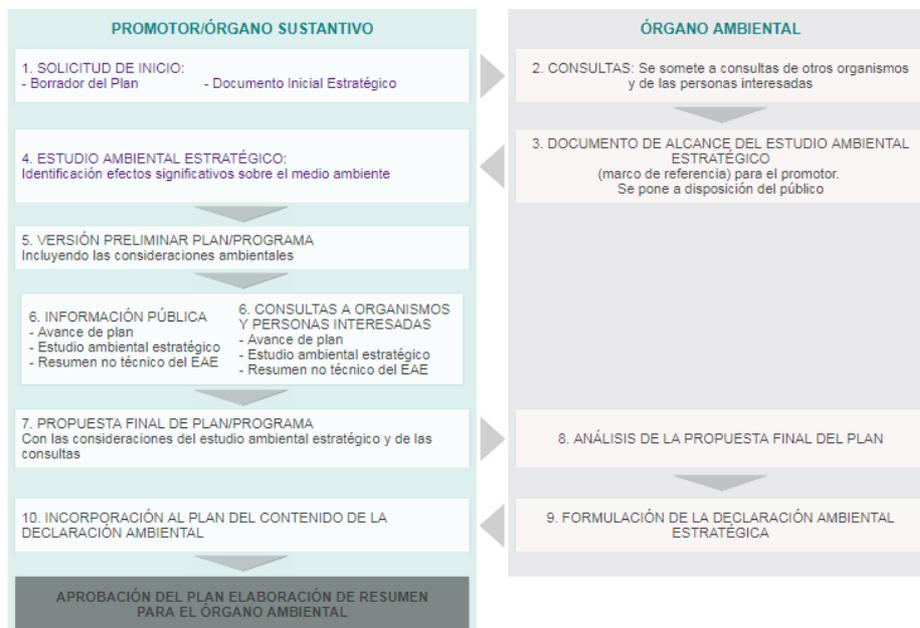
d) Los indicadores que permitan evaluar las medidas adoptadas, teniendo en cuenta la información estadística y cartográfica generada por el Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía.

e) El análisis potencial del impacto directo e indirecto sobre el consumo energético y los gases de efecto invernadero.

**SEGUNDA.- FASES DEL PROCEDIMIENTO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA ORDINARIA**

La iniciativa de evaluar ambientalmente los planes antes de su aprobación proviene de la Unión Europea que, con una Directiva del año 2001, instaba a los estados miembros a desarrollar normativa propia para articular la evaluación ambiental de determinados planes y programas. Desde entonces se ha desarrollado todo un corpus normativo que ha derivado en la actual *Ley estatal de carácter básico 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental*, y en la *Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (GICA)*, con sus modificaciones.

Esta Ley GICA es la que establece, en su sección 4ª (artículos 36 a 39), el procedimiento de evaluación ambiental estratégica que nos compete. En el caso del PTMCG se aplica el procedimiento ordinario regulado en el artículo 38 de la GICA según el siguiente esquema:



Esquema del procedimiento ordinario de evaluación ambiental estratégica. Fuente: [www.juntadeandalucia.es/medioambiente/evaluacionplanesyprogramas](http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/evaluacionplanesyprogramas)

**FASE 1: INICIO**

El promotor del PTMCG deberá presentar ante el órgano ambiental una **solicitud de inicio** del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria, acompañada del **borrador del PTMCG** y de un **documento inicial estratégico** que contendrá una evaluación de los aspectos recogidos en el artículo 38.1 de la Ley GICA, que, particularizados al PTMCG, serían los siguientes:

1. Objetivos y criterios de movilidad sostenible aplicados. Resumen de las actuaciones propuestas y esbozo del desarrollo previsible.



2. Descripción preliminar de las posibles alternativas técnica y ambientalmente viables (posibles modelos de movilidad sostenible) considerando los objetivos planteados.

3. Análisis preliminar de los potenciales impactos ambientales, en especial los negativos, sobre la biodiversidad, los recursos naturales y los niveles de calidad ambiental. Evaluación preliminar de las repercusiones sobre el cambio climático.

4. Identificación de las posibles interacciones sobre la planificación sectorial y territorial existente en el ámbito del PTMCG, en especial sobre la planificación ambiental afectada (Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y Red Natura 2000).

### **FASE 2: CONSULTAS INICIALES**

El órgano ambiental **consulta** a personas jurídicas y físicas interesadas, dando un plazo de respuesta de 45 días hábiles (establecido en la ley), que se traduce en 2 meses naturales aproximadamente. El plan de movilidad del Campo de Gibraltar se encuentra en fase de consultas hasta el 22 de enero de 2020.

### **FASE 3: DOCUMENTO DE ALCANCE**

Trascurrido un máximo de **3 meses** desde la solicitud de inicio, el órgano ambiental, teniendo en cuenta la documentación inicial aportada y el resultado de las consultas, remitirá al órgano promotor el **documento de alcance**, al objeto de determinar la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del estudio ambiental estratégico. El órgano ambiental tiene previsto emitir el documento de alcance a finales del mes de enero de 2020.

Junto con este documento de alcance, se trasladarán al promotor los informes recibidos en la fase de consultas iniciales.

### **FASE 4: ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO**

El estudio ambiental estratégico es un documento técnico que permite conocer las consecuencias de las diversas líneas de acción, comparar entre éstas, seleccionar las acciones más recomendables, excluir las inaceptables, si existen, y definir las correcciones ambientales que nos van a permitir conseguir unos efectos ambientales globales aceptables para el plan.

Metodológicamente, para la elaboración del estudio ambiental estratégico habrá que proceder de la siguiente forma:

- I. Prever qué es lo que probablemente sucedería si no se actúa sobre el sistema; es decir, considerar lo que suele denominarse **alternativa tendencial** o nula. La tendencia previsible en caso de no actuar (alternativa cero) nos sirve de sistema de referencia respecto al cual se evalúan los efectos diferenciales de las restantes alternativas y, en particular, los efectos ambientales asociados a ellas.
- II. Describir cuáles son las **alternativas** que van a ser finalmente analizadas.
- III. Estimar los **efectos** diferenciales de cada alternativa sobre los objetivos buscados y sobre los indicadores ambientales establecidos en el documento inicial estratégico y en el documento de alcance.
- IV. Proponer **soluciones** para resolver los posibles problemas ambientales y territoriales de la alternativa seleccionada.
- V. Definir las formas de **seguimiento** futuro del grado de cumplimiento de los objetivos y de los efectos ambientales del plan.

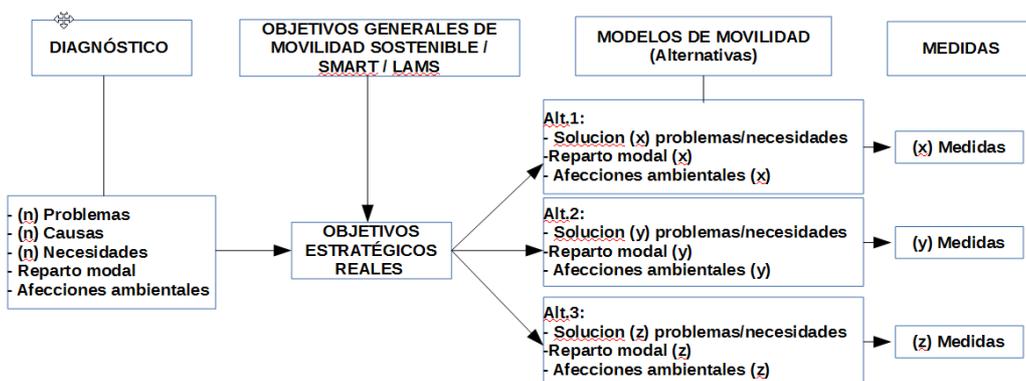
El promotor es quien debe elaborar el **estudio ambiental estratégico**, que debe tener los siguientes **contenidos mínimos** (anexo II apartado C de la Ley GICA):



1. Identificación de los **principios de sostenibilidad** considerados para la elaboración del Plan. Coherencia con la EADS 2030 y con el Plan Andaluz de Acción por el Clima.
2. **Objetivos estratégicos** del PTMCG. Definición del modelo propuesto resultado del análisis de alternativas, así como las actuaciones previstas.
3. Descripción de las **interacciones con otros planes** y programas sectoriales y territoriales concurrentes en el ámbito del plan.
4. Aspectos y **problemáticas ambientales** existentes relacionadas con el PTMCG en su ámbito territorial, así como su probable evolución en caso de no aplicación, incluyendo un análisis de la vulnerabilidad al cambio climático, tal y como establece el *art. 19. de la Ley 8/2018 de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía.*
5. **Análisis detallado de alternativas.** En este análisis, la alternativa cero no es una opción viable por propiciar la continuidad de un modelo de movilidad contrario a los principios básicos vigentes en materia de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático, si bien el escenario tendencial que pone de manifiesto sí es de interés como realidad sobre la que se debe actuar mediante distintas estrategias, que constituirían las alternativas.

A este respecto, y desde un enfoque prioritariamente medioambiental, el análisis de alternativas tomaría como punto de partida el diagnóstico de la situación existente (reparto modal, necesidades y problemáticas detectadas, exigencias de la ciudadanía, afecciones ambientales asociadas, etc.) y el marco global de principios y objetivos generales de movilidad sostenible, que junto con los objetivos estratégicos del PTMCG, culminará con la presentación de las posibles formas de actuación posible, es decir, de distintas alternativas/modelos y los correspondientes escenarios futuros de movilidad sostenible.

Será necesaria la descripción y justificación de las alternativas analizadas, la elegida, y la metodología utilizada en su análisis, y en su caso, las posibles dificultades encontradas para su aplicación (deficiencias técnicas, falta de conocimientos y experiencia, etc.).



6. **Identificación y caracterización ambiental** de las zonas específicas que puedan verse afectadas significativamente, tanto directa como indirectamente, por las actuaciones propuestas por la alternativa/modelo elegido. Las variables a considerar estarán relacionadas con los probables efectos ambientales significativos previstos.

7. Caracterización y valoración de los **probables efectos significativos de las actuaciones** asociadas a la alternativa/modelo elegido, sobre la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, la incidencia en el cambio climático, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el patrimonio arquitectónico y arqueológico, el paisaje y la interrelación entre estos factores. Se evaluarán los efectos secundarios, acumulativos, sinérgicos, a corto, medio y largo plazo,



permanentes y temporales, positivos y negativos. Los efectos negativos se describirán con el mayor detalle posible, en especial los previstos sobre la biodiversidad, los recursos naturales y los niveles de calidad ambiental.

Se incluirá la valoración de los efectos directos e indirectos sobre el cambio climático, atendiendo al menos al consumo energético y a los gases efecto invernadero (Art. 19. Ley 8/2018).

Por otra parte, se valorarán igualmente los efectos de la propuesta de actuaciones sobre los objetivos de conservación establecidos en los documentos de planificación de los espacios incluidos en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y en la Red Natura 2000. A este respecto el artículo nº 45 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, menciona:

*“4. Cualquier Plan, programa o proyecto que, sin tener relación directa con la gestión del lugar o sin ser necesario para la misma, pueda afectar de forma apreciable a los citados lugares, ya sea individualmente o en combinación con otros planes o proyectos, se someterá a una **adecuada evaluación de sus repercusiones en el lugar**, que se realizará de acuerdo con las normas que sean de aplicación, de acuerdo con lo establecido en legislación básica estatal y en las normas adicionales de protección dictadas por las Comunidades Autónomas, **teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dicho lugar**. A la vista de las conclusiones de la evaluación de las repercusiones en el lugar y supeditado a lo dispuesto en el apartado 5 de este artículo, los órganos competentes para aprobar o autorizar los planes, programas o proyectos solo podrán manifestar su conformidad con los mismos tras haberse asegurado de que no causará perjuicio a la integridad del lugar en cuestión y, si procede, tras haberlo sometido a información pública”.*

**8. Medidas previstas para prevenir**, reducir y, en la medida de lo posible, compensar los efectos negativos significativos valorados en el apartado 7. Atendiendo a lo establecido en el referido artículo 19 de la Ley 8/2018, se incluirán las medidas de mitigación y adaptación al cambio climático necesarias que fomenten la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevengan los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.

**9. Programa de seguimiento ambiental** que articule las actuaciones previstas para el seguimiento y control de los efectos significativos valorados en el apartado 7. Este programa velará por el cumplimiento de los principios de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático, evaluando las afecciones reales de las actuaciones desarrolladas.

Los principales objetivos de este programa de seguimiento serán:

- Identificar con prontitud posibles desviaciones de los efectos ambientales analizados en el estudio ambiental estratégico, así como efectos adversos no previstos.
- Aplicar las oportunas medidas para corregir y evitar las desviaciones observadas y los efectos adversos no previstos.
- Evaluar la ejecución de las medidas indicadas en el estudio ambiental estratégico para prevenir, reducir y compensar los efectos negativos significativo del PTMCG.

Para el cumplimiento de estos objetivos se definirá un **sistema de indicadores que aporte información sobre los efectos significativos previamente identificados**. La definición de los indicadores debe incluir:

- Descripción exacta del indicador.
- Método de cálculo.
- Efecto ambiental que se pretende medir con ese indicador.
- Fuente.
- Valores de partida.

Los indicadores deben poder compararse en el tiempo y en el espacio. Por un lado, se deben tener en cuenta los valores de partida para evaluar las variaciones producidas con el desarrollo del plan. Por otro lado, es útil conocer las diferencias entre el ámbito territorial del plan y otros, por lo que los mismos indicadores tendrán



que ser medidos para otros territorios. Esto dará lugar a indicadores de contexto que ayudan a poner en situación el punto de partida y la realidad global en la que se inserta el PTMCG.

Este programa de vigilancia ambiental deberá integrarse en el sistema de seguimiento y evaluación del propio PTMCG.

10. Un **resumen de carácter no técnico** de la información facilitada en virtud de los párrafos precedentes.

11. Un **informe sobre la viabilidad económica** de las alternativas y de las medidas dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos del plan.

### **FASE 5: VERSIÓN PRELIMINAR DEL PLAN**

El promotor elaborará la versión preliminar del plan teniendo en cuenta el estudio ambiental estratégico.

### **FASE 6: INFORMACIÓN PÚBLICA Y SEGUNDA RONDA DE CONSULTAS**

La ley GICA exige un período mínimo de 45 días de **información pública**. Cuando el procedimiento sustantivo requiere información pública, en este mismo período el promotor expondrá a información pública el plan y el estudio ambiental estratégico. Además, volverá a consultar a las administraciones, entidades y personas interesadas en una segunda ronda de consultas.

### **FASE 7: PROPUESTA FINAL**

El **promotor remitirá el expediente** completo al órgano ambiental: el estudio ambiental estratégico, el resultado de la información pública y la segunda ronda de consultas y la propuesta final de PTMCG.

### **FASE 8: ANÁLISIS DE LA PROPUESTA FINAL**

El **órgano ambiental realiza el análisis técnico**, y elabora una propuesta de declaración ambiental estratégica, que remitirá al promotor para que éste realice sus aportaciones.

### **FASES 9 y 10: DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA Y SU INCORPORACIÓN AL PLAN**

Formulación de la **declaración ambiental estratégica** por parte del órgano ambiental, remisión al promotor y publicación en BOJA.

Según la ley GICA, el promotor debe incorporar al plan el contenido de la declaración, pero esto no resultará necesario si se ha realizado una correcta integración de los aspectos ambientales durante el procedimiento de elaboración del plan, paralelo al procedimiento de evaluación ambiental.

A partir de este momento, el plan queda listo para su aprobación. Pero la evaluación ambiental no finaliza aquí, sino que es un proceso continuo que, gracias al programa de seguimiento y evaluación diseñado en el estudio ambiental, permitirá conocer y, en su caso, corregir, los efectos perjudiciales del plan sobre el medio ambiente.

Por último, según indica el Art. 38.7:

*“7. En el plazo de quince días hábiles desde la adopción o aprobación del plan o programa, el órgano sustantivo remitirá para su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía la siguiente documentación:*

*a) La resolución, o disposición de carácter general, por la que se adopta o aprueba el plan o programa, y una referencia a la dirección electrónica en la que el órgano sustantivo pondrá a disposición del órgano ambiental, de las Administraciones públicas afectadas y del público el plan o programa aprobado.*

*b) Un extracto que incluya los siguientes aspectos:*

*1.º De qué manera se han integrado en el plan o programa los aspectos ambientales.*



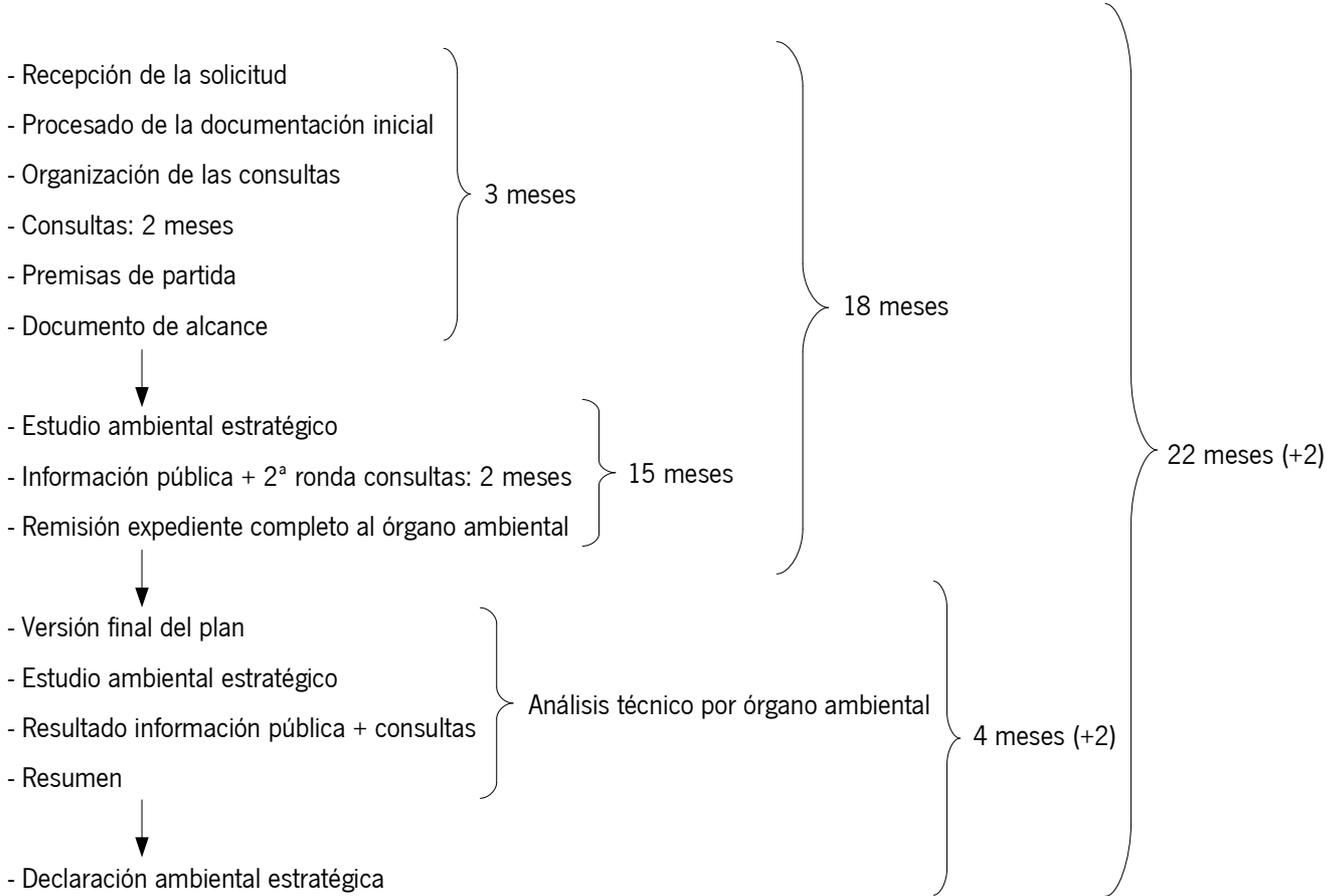
*2.º Cómo se ha tomado en consideración en el plan o programa el estudio ambiental estratégico, los resultados de la información pública y de las consultas y la declaración ambiental estratégica, así como, cuando proceda, las discrepancias que hayan podido surgir en el proceso.*

*3.º Las razones de la elección de la alternativa seleccionada, en relación con las alternativas consideradas.*

*c) Las medidas adoptadas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del plan o programa."*



**TERCERA.- PLAZOS**



TRÁMITE	PLAZO MÍN.	PLAZO MÁX.
Consultas + documento de alcance	3 meses	3 meses
Finalización del estudio ambiental estratégico	1 mes	12 meses
Información pública + 2ª ronda consultas	3 meses	3 meses
Análisis técnico + DAE	1 mes	4 meses (+2)
<b>TOTAL</b>	<b>8 meses</b>	<b>22 meses (+2)</b>



## **CUARTA.- COMENTARIOS A LA DOCUMENTACIÓN PRESENTADA**

Tras la lectura de los documentos presentados para dar inicio al procedimiento, se realizan las siguientes observaciones relacionadas con los contenidos mínimos a incluir en el documento inicial estratégico (ver FASE 1: INICIO de este documento) al objeto de que, si bien no es precisa su subsanación, serán objeto de atención por parte del órgano ambiental en el estudio ambiental estratégico:

En el apartado relativo a las alternativas a considerar en el PTMCG, se observa un planteamiento muy limitado de posibles alternativas técnica y ambientalmente viables. La alternativa cero no es aceptable dado que el escenario tendencial que describe es inadmisibles en términos de movilidad sostenible y lucha contra el cambio climático. Será por tanto necesario profundizar en el análisis de alternativas, ya sea atendiendo al esquema anteriormente sugerido, atendiendo a alguna otra metodología, o quizás de forma similar a lo presentado en el Anexo I, si bien este anexo carece de referencias en el propio texto del documento. Desde el órgano ambiental se considera que el análisis de alternativas constituye un elemento clave para el adecuado desarrollo de la evaluación ambiental estratégica del PTMCG.

## **QUINTA- CUESTIONES A TENER EN CUENTA EN LA ELABORACIÓN DE LOS DOCUMENTOS POR PARTE DEL PROMOTOR**

1. Toda la documentación debe incluir, respecto a su autoría:

- firma
- titulación
- profesión regulada (en su caso)
- fecha de conclusión

según exige la ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, que incluye el siguiente precepto de carácter básico:

*“Artículo 16. Capacidad técnica y responsabilidad del autor de los estudios y documentos ambientales.*

*1. El documento inicial estratégico, el estudio ambiental estratégico y el documento ambiental estratégico, en el caso de la evaluación ambiental estratégica, y el documento inicial, el estudio de impacto ambiental y el documento ambiental en el caso de la evaluación de impacto ambiental, deberán ser realizados por personas que posean la capacidad técnica suficiente de conformidad con las normas sobre cualificaciones profesionales y de la educación superior, y tendrán la calidad necesaria para cumplir las exigencias de esta ley. Para ello, los estudios y documentos ambientales mencionados deberán identificar a su autor o autores indicando su titulación y, en su caso, profesión regulada. Además, deberá constar la fecha de conclusión y firma del autor.*

*2. Los autores de los citados documentos serán responsables de su contenido y de la fiabilidad de la información, excepto en lo que se refiere a los datos recibidos de la administración de forma fehaciente.”*

2. Se recomienda incluir en los documentos **únicamente información útil** para realizar la evaluación ambiental. En este sentido, el argumento teórico general debe ser el mínimo posible, a favor de la descripción detallada de los efectos previsibles sobre el medio ambiente concretamente del plan de que se trate, y de las medidas incorporadas para su minimización.

3. En todos los documentos deberá utilizarse un **lenguaje inclusivo**, según establece la ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.



**SEXTA- ÓRGANO AMBIENTAL**

El órgano ambiental competente en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible es la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de la Junta de Andalucía.

En concreto, la competencia recae en el área de Información, evaluación, análisis ambiental y fondos europeos, bajo la responsabilidad del consejero técnico Carlos Martín González (392877; carlos.martin.gonzalez@juntadeandalucia.es) y la asesora técnica Rocío Escalante Vargas (303418; rocio.escalante@juntadeandalucia.es). Estaremos encantados de colaborar para que el procedimiento de evaluación ambiental estratégica sea lo más ameno y fructífero posible.

También les atenderemos en el correo electrónico:

**[svpinea.sgmaacc.cagpds@juntadeandalucia.es](mailto:svpinea.sgmaacc.cagpds@juntadeandalucia.es)**

El estado del procedimiento y los documentos asociados al mismo, así como otra información complementaria, podrán consultarse en la web:

**[www.juntadeandalucia.es/medioambiente/tramitesEAE](http://www.juntadeandalucia.es/medioambiente/tramitesEAE)**

Gracias.



