

Anexo II – Contestación a las consultas previas a las Administraciones y público interesado

Noviembre 2021



Pº de La Habana, 138
28036 Madrid, España
T +34 914 521 200
F +34 914 521 300
www.ineco.com

ÍNDICE

1	CONTESTACIÓN A LAS CONSULTAS PREVIAS A LAS ADMINISTRACIONES AFECTADAS Y PÚBLICO INTERESADO.....	10
1.1	Dirección General de Política Energética y Minas. Secretaría de Estado de Energía. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	15
1.1.1	Resumen del contenido.....	15
1.1.2	Contestación.....	15
1.2	Secretaría General de Sanidad. Subdirección General de Sanidad Ambiental y Salud Laboral. Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación. Ministerio de Sanidad. 16	
1.2.1	Resumen del contenido.....	16
1.2.2	Contestación.....	16
1.3	Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo	16
1.3.1	Resumen del contenido.....	16
1.3.2	Contestación.....	16
1.4	Secretaría General de Infraestructuras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	16
1.4.1	Resumen del contenido.....	16
1.4.2	Contestación.....	16
1.5	Oficina Española de Cambio Climático. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.....	17
1.5.1	Resumen del contenido.....	17
1.5.2	Contestación.....	17
1.6	Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico	17
1.6.1	Resumen del contenido.....	17
1.6.2	Contestación.....	23
1.7	Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.....	27

1.7.1	Resumen del contenido.....	27
1.7.2	Contestación.....	27
1.8	CEDEX	27
1.8.1	Resumen del contenido.....	27
1.8.2	Contestación.....	28
1.9	Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.....	29
1.9.1	Resumen del contenido.....	29
1.9.2	Contestación.....	31
1.10	Dirección General de Energía. Consejería de Hacienda y Financiación Europea. Junta de Andalucía	32
1.10.1	Resumen del contenido.....	32
1.10.2	Contestación.....	34
1.11	Servicio de Gestión del Medio Natural. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía	36
1.11.1	Resumen del contenido.....	36
1.11.2	Contestación.....	38
1.12	Servicio de Gestión de Dominio Público Hidráulico y Calidad de Aguas. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía	39
1.12.1	Resumen del contenido.....	39
1.12.2	Contestación.....	40
1.13	Departamento de Espacios Naturales Protegidos. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía.....	40
1.13.1	Resumen del contenido.....	40
1.13.2	Contestación.....	43
1.14	Consejería Técnica en materia de Planificación y Evaluación Ambiental. Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía	44
1.14.1	Resumen del contenido.....	44
1.14.2	Contestación.....	49

1.15 Dirección General de Economía Digital e Innovación. Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades. Junta de Andalucía.....	50
1.15.1 Resumen del contenido.....	50
1.15.2 Contestación.....	51
1.16 Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica. Consejería de Salud y Familias. Junta de Andalucía	51
1.16.1 Resumen del contenido.....	51
1.16.2 Contestación.....	53
1.17 Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía	54
1.17.1 Resumen del contenido.....	54
1.17.2 Contestación.....	57
1.18 Secretaría General Técnica. Departamento de Sanidad. Gobierno de Aragón.....	59
1.18.1 Resumen del contenido.....	59
1.18.2 Contestación.....	59
1.19 Dirección General de Ordenación del Territorio. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón	59
1.19.1 Resumen del contenido.....	59
1.19.2 Contestación.....	59
1.20 Dirección General de Urbanismo. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón.....	59
1.20.1 Resumen del contenido.....	59
1.20.2 Contestación.....	60
1.21 Servicio de Coordinación Territorial. Dirección General de Ordenación del Territorio. Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón	60
1.21.1 Resumen del contenido.....	60
1.21.2 Contestación.....	62
1.22 Departamento de Ciencia, Universidad y Sociedad del Conocimiento. Gobierno de Aragón	63
1.22.1 Resumen del contenido.....	63
1.22.2 Contestación.....	63

1.23 Dirección General Medio Natural y Gestión Forestal. Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de Aragón.....	63
1.23.1 Resumen del contenido.....	63
1.23.2 Contestación.....	65
1.24 Consejería de Presidencia. Gobierno del Principado de Asturias	66
1.24.1 Resumen del contenido.....	66
1.24.2 Contestación.....	66
1.25 Agencia de Seguridad, Alimentaria, Sanidad Ambiental y Consumo. Consejería de Salud. Gobierno del Principado de Asturias.....	66
1.25.1 Resumen del contenido.....	66
1.25.2 Contestación.....	66
1.26 Dirección General de Ordenación, Farmacia e Inspección. Consejería de Sanidad. Gobierno de Cantabria	66
1.26.1 Resumen del contenido.....	66
1.26.2 Contestación.....	66
1.27 Dirección General de Economía Circular. Consejería de Desarrollo Sostenible. Junta de Castilla-La Mancha	67
1.27.1 Resumen del contenido.....	67
1.27.2 Contestación.....	67
1.28 Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	68
1.28.1 Resumen del contenido.....	68
1.28.2 Contestación.....	70
1.29 Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Viceconsejería de Infraestructuras y Emergencias. Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León	71
1.29.1 Resumen del contenido.....	71
1.29.2 Contestación.....	72
1.30 Secretaría General. Consejería de Empleo e Industria. Junta de Castilla y León	72
1.30.1 Resumen del contenido.....	72
1.30.2 Contestación.....	72
1.31 Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Junta de Castilla y León	72

1.31.1	Resumen del contenido.....	72
1.31.2	Contestación.....	72
1.32	Subdirección General de Infraestructuras Rurales. Dirección General de Desarrollo Rural. Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Generalitat de Cataluña.	72
1.32.1	Resumen del contenido.....	72
1.32.2	Contestación.....	74
1.33	Servicio de Arqueología y Paleontología. Dirección General de Patrimonio. Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña.....	74
1.33.1	Resumen del contenido.....	74
1.33.2	Contestación.....	74
1.34	Dirección General de Sostenibilidad. Consejería para la Transición Ecológica y Sostenibilidad. Junta de Extremadura.....	75
1.34.1	Resumen del contenido.....	75
1.34.2	Contestación.....	78
1.35	Servicio Extremeño de Salud. Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad y Servicios Sociales. Junta de Extremadura	78
1.35.1	Resumen del contenido.....	78
1.35.2	Contestación.....	79
1.36	Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Población y Territorio. Junta de Extremadura	79
1.36.1	Resumen del contenido.....	79
1.36.2	Contestación.....	80
1.37	Dirección General de Movilidad. Consejería de Infraestructuras y Movilidad. Xunta de Galicia	80
1.37.1	Resumen del contenido.....	80
1.37.2	Contestación.....	80
1.38	Aguas de Galicia. Consejería de Infraestructuras y Movilidad. Xunta de Galicia	81
1.38.1	Resumen del contenido.....	81
1.38.2	Contestación.....	81
1.39	Jefatura Territorial de la Consejería de Economía, Emprendimiento e Industria. Xunta de Galicia	82

1.39.1	Resumen del contenido.....	82
1.39.2	Contestación.....	83
1.40	Subdirección General de Prevención. Dirección General de Defensa del Monte. Consejería del Medio Rural Xunta de Galicia	84
1.40.1	Resumen del contenido.....	84
1.40.2	Contestación.....	84
1.41	Subdirección General de Planificación y Ordenación Forestal. Dirección General de Defensa del Monte. Consejería del Medio Rural. Xunta de Galicia	85
1.41.1	Resumen del contenido.....	85
1.41.2	Contestación.....	85
1.42	Dirección General de Patrimonio Natural. Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Vivienda. Xunta de Galicia.....	86
1.42.1	Resumen del contenido.....	86
1.42.2	Contestación.....	87
1.43	Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras. Comunidad de Madrid.....	88
1.43.1	Resumen del contenido.....	88
1.43.2	Contestación.....	89
1.44	Secretaría General Técnica. Consejería de Ciencia, Universidades e Innovación. Comunidad de Madrid	89
1.44.1	Resumen del contenido.....	89
1.44.2	Contestación.....	89
1.45	Dirección General de Patrimonio Cultural. Consejería de Cultura y Turismo. Comunidad de Madrid 90	
1.45.1	Resumen del contenido.....	90
1.45.2	Contestación.....	90
1.46	Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad. Comunidad de Madrid.....	90
1.46.1	Resumen del contenido.....	90
1.46.2	Contestación.....	91
1.47	Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático. Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad. Comunidad de Madrid	92
1.47.1	Resumen del contenido.....	92

1.47.2	Contestación.....	94
1.48	Subdirección de Salud Pública y Adicciones de Bizkaia. Departamento de Sanidad. Gobierno Vasco	95
1.48.1	Resumen del contenido.....	95
1.48.2	Contestación.....	95
1.49	Centro de Patrimonio Cultural Vasco de la Dirección de Patrimonio Cultural. Dirección de Patrimonio Cultural y Política lingüística. Gobierno Vasco	95
1.49.1	Resumen del contenido.....	95
1.49.2	Contestación.....	96
1.50	Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático. Viceconsejería de Medio Ambiente. Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente. Gobierno Vasco. 96	
1.50.1	Resumen del contenido.....	96
1.50.2	Contestación.....	97
1.51	Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos. Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica. Gobierno de La Rioja	98
1.51.1	Resumen del contenido.....	98
1.51.2	Contestación.....	99
1.52	Dirección General Salud Pública, Consumo y Ciudadanos. Consejería de Salud. Gobierno de La Rioja 100	
1.52.1	Resumen del contenido.....	100
1.52.2	Contestación.....	101
1.53	SOS Rioja. Dirección General de Justicia e Interior. Consejería de Políticas Sociales, Familia, Igualdad y Justicia. Gobierno de La Rioja	101
1.53.1	Resumen del contenido.....	101
1.53.2	Contestación.....	101
1.54	Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje. Dirección General de Política Territorial y Paisaje. Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. Generalitat Valenciana	102
1.54.1	Resumen del contenido.....	102
1.54.2	Contestación.....	102

1.55 Dirección General de Salud Pública y Adicciones. Consejería de Sanidad Universal y Salud Pública. Generalitat Valenciana	103
1.55.1 Resumen del contenido.....	103
1.55.2 Contestación.....	104
1.56 Secretaría Confederal de Medio Ambiente y Salud Laboral. Confederación Sindical de Comisiones Obreras	104
1.56.1 Resumen del contenido.....	104
1.56.2 Contestación.....	107
1.57 Coordinadora Estatal por el Tren Público, Social y Sostenible.....	110
1.57.1 Resumen del contenido.....	110
1.57.2 Contestación.....	112
1.58 Confederación de Ecologistas en Acción.....	114
1.58.1 Resumen del contenido.....	114
1.58.2 Contestación.....	115
1.59 Federación Española de Municipios y Provincias.....	117
1.59.1 Resumen del contenido.....	117
1.59.2 Contestación.....	117

Anexo I - Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información de cómo se han considerado en el Estudio Ambiental Estratégico

1 CONTESTACIÓN A LAS CONSULTAS PREVIAS A LAS ADMINISTRACIONES AFECTADAS Y PÚBLICO INTERESADO

El presente Anexo recoge una síntesis de los aspectos ambientales más significativos derivados de las consultas previas a las Administraciones afectadas y público interesado incluidas en el Documento de Alcance para la elaboración del Estudio Ambiental Estratégico de la Propuesta de Estrategia Indicativa.

Tabla 1. Administraciones afectadas y público interesado consultado y respuestas recibidas

Nombre del consultado	Respuesta
ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO	
Dirección General de Política Energética y Minas. Ministerio de para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	Sí
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	No
Dirección General de Protección Civil y Emergencias. Ministerio de Interior	No
Dirección General de Salud Pública, Calidad e Innovación. Ministerio de Sanidad	Sí
Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias)	No
Dirección General de Bellas Artes. Ministerio de Cultura y Deporte	No
Dirección General del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	No
Dirección General de Políticas contra la Despoblación. Secretaría de Estado para el Reto Demográfico. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	No
Dirección General de Industria y de la Pequeña y Mediana Empresa. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo	Sí
Dirección General de Política Comercial. Secretaría de Estado de Comercio. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo	No
Secretaría General de Infraestructuras. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	Sí
Secretaría General de Transportes y Movilidad. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	No
Secretaría General de Agenda Urbana y Vivienda. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	No
Dirección General de Desarrollo Rural, Innovación y Formación Agroalimentaria. Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación	No
Dirección General de la Costa y el Mar. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	No
Dirección General del Agua. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	No
Oficina Española del Cambio Climático. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	Sí
Dirección General de Biodiversidad, Bosques y Desertificación. Secretaría General de Biodiversidad Terrestre y Marina. Ministerio para la Transición Ecológica	Sí
Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF)	Sí
Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX). Dirección General. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	Sí
Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*	Sí
ANDALUCÍA	
Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior. Junta De Andalucía	No
Consejería de Hacienda, Industria y Energía. Junta de Andalucía Responde la Dirección General de Energía	Sí
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Junta de Andalucía. Responde: <ul style="list-style-type: none"> - Servicio de Gestión del Medio Natural. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático. - Servicio de Gestión de Dominio Público Hidráulico y Calidad de Aguas. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático. - Departamento de Espacios Naturales Protegidos. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático - Consejería Técnica en materia de Planificación y Evaluación Ambiental 	Sí
Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades. Junta de Andalucía Responde: Dirección General Economía Digital e Innovación	Sí

Nombre del consultado	Respuesta
Consejería de Salud y Familias. Junta de Andalucía Responde la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica	Sí
Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Junta de Andalucía	Sí
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. Junta de Andalucía	No
ARAGÓN	
Departamento de Sanidad. Gobierno de Aragón Responde la Secretaría General Técnica	Sí
Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda. Gobierno de Aragón Responde: - Dirección General de Ordenación del Territorio - Dirección General de Urbanismo - Servicio de Coordinación Territorial	Sí
Departamento de Educación, Cultura y Deporte. Gobierno de Aragón	No
Departamento de Presidencia y Relaciones Institucionales. Gobierno de Aragón	No
Departamento de Ciencia, Universidad y Sociedad del Conocimiento. Gobierno de Aragón	Sí
Departamento de Industria, Competitividad y Desarrollo Empresarial. Gobierno de Aragón	No
Departamento de Economía, Planificación y Empleo. Gobierno de Aragón	No
Departamento de Agricultura, Ganadería y Medio Ambiente. Gobierno de Aragón Responde: Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal	Sí
ASTURIAS	
Consejería de la Presidencia. Gobierno del Principado de Asturias	Sí
Consejería de Desarrollo Rural, Agroganadería y Pesca. Gobierno del Principado de Asturias	No
Consejería de Ciencia, Innovación y Universidad. Gobierno del Principado de Asturias	No
Consejería de Cultura, Política Lingüística y Turismo. Gobierno del Principado de Asturias	No
Consejería de Industria, Empleo y Promoción Económica. Gobierno del Principado de Asturias	No
Consejería de Salud. Gobierno del Principado de Asturias Responde: Agencia de Seguridad, Alimentaria, Sanidad Ambiental y Consumo.	Sí
Consejería de Infraestructuras, Medio Ambiente y Cambio Climático. Gobierno del Principado de Asturias	No
CANTABRIA	
Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Urbanismo. Gobierno de Cantabria	No
Consejería de Innovación, Industria, Transporte y Comercio. Gobierno de Cantabria	No
Consejería de Desarrollo Rural, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Gobierno de Cantabria	No
Consejería de Sanidad. Gobierno de Cantabria Responde la Dirección General de Ordenación, Farmacia e Inspección	Sí
Consejería de Universidades, Igualdad, Cultura y Deporte. Gobierno de Cantabria	No
CASTILLA-LA MANCHA	
Consejería de Hacienda y Administraciones Públicas. Gobierno de Castilla-La Mancha	No
Consejería de Economía, Empresas y Empleo. Gobierno de Castilla- La Mancha	No
Consejería de Agricultura, Agua y Desarrollo Rural. Gobierno de Castilla- La Mancha	No
Consejería de Desarrollo Sostenible. Gobierno de Castilla-La Mancha Responde: Dirección General de Economía Circular	Sí
Consejería de Educación, Cultura y Deportes. Gobierno de Castilla-La Mancha	No
Consejería de Sanidad. Gobierno de Castilla-La Mancha	No
Consejería de Fomento. Gobierno de Castilla-La Mancha	No
CASTILLA Y LEÓN	
Consejería de Fomento y Medio Ambiente. Junta de Castilla y León Responde: - Dirección General de Calidad y Sostenibilidad Ambiental - Dirección General de Carreteras e Infraestructuras. Viceconsejería de Infraestructuras y Emergencias	Sí
Consejería de Transparencia, Ordenación del Territorio y Acción Exterior. Junta de Castilla y León	No
Consejería de Empleo e Industria. Junta de Castilla y León Responde: Secretaría General	Sí

Nombre del consultado	Respuesta
Consejería de Cultura y Turismo. Junta de Castilla y León	No
Consejería de Agricultura y Ganadería y Desarrollo Rural. Junta de Castilla y León	No
Consejería de Sanidad. Junta de Castilla y León Responde: Dirección General de Salud Pública	Sí
CATALUÑA	
Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Generalitat de Cataluña Responde: Subdirección General de Infraestructuras Rurales.	Sí
Departamento de Cultura. Generalitat de Cataluña Responde Servicio de Arqueología y Paleontología	Sí
Departamento de Interior. Generalitat de Cataluña	No
Departamento de Salud. Generalitat de Cataluña	No
Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Generalitat de Cataluña	No
Departamento de Empresa y Conocimiento. Generalitat de Cataluña	No
EXTREMADURA	
Consejería de Economía, Ciencia y Agenda Digital. Junta de Extremadura	No
Consejería de Movilidad, Transporte y Vivienda. Junta de Extremadura	No
Consejería para la Transición Ecológica y Sostenibilidad. Junta de Extremadura Responde la Dirección General de Sostenibilidad.	Sí
Consejería de Cultura, Turismo y Deportes. Junta de Extremadura	No
Consejería de Sanidad y Servicios Sociales. Junta de Extremadura Responde el Servicio Extremeño de Salud de la Dirección General de Salud Pública	Sí
Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Población y Territorio. Junta de Extremadura Responde la Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio	Sí
GALICIA	
Consejería de Infraestructuras y Movilidad. Xunta de Galicia Responde: - Dirección General de Movilidad - Aguas de Galicia	Sí
Consejería de Economía, Empleo e Industria. Xunta de Galicia	Sí
Consejería de Medio Rural. Xunta de Galicia Responde: - Subdirección General de Prevención - Subdirección General de Planificación y Ordenación Forestal de la Dirección General de Defensa del Monte	Sí
Consejería de Cultura y Turismo. Xunta de Galicia	No
Consejería de Sanidad. Xunta de Galicia	No
Consejería de la Presidencia. Agencia de Turismo de Galicia. Xunta de Galicia	No
Consejería de Medio Ambiente, Territorio y Vivienda. Xunta de Galicia Responde: Dirección General de Patrimonio Natural	Sí
MADRID	
Consejería de Justicia, Interior y Víctimas. Comunidad de Madrid	No
Consejería de Transportes, Movilidad e Infraestructuras. Comunidad de Madrid	Sí
Consejería de Economía, Empleo y Competitividad. Comunidad de Madrid	No
Consejería de Ciencia, Universidades e Innovación. Comunidad de Madrid Responde: Secretaría General Técnica.	Sí
Consejería de Cultura y Turismo. Comunidad de Madrid Responde: Dirección General de Patrimonio Cultural	Sí
Consejería de Sanidad. Comunidad de Madrid Responde: Dirección General de Salud Pública	Sí
Consejería de Medio Ambiente, Ordenación del Territorio y Sostenibilidad. Comunidad de Madrid Responde: Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático	Sí
MURCIA	

Nombre del consultado	Respuesta
Consejería de Transparencia, Participación y Administración Pública. Región de Murcia	No
Consejería de Empresa, Industria y Portavocía. Región de Murcia	No
Consejería de Empleo, Investigación y Universidades. Región de Murcia	No
Consejería de Fomento e Infraestructuras. Región de Murcia	No
Consejería de Educación y Cultura. Región de Murcia	No
Consejería de Salud. Región de Murcia	No
Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente. Región de Murcia	No
NAVARRA	
Departamento de Presidencia, Igualdad, Función Pública e Interior. Gobierno de Navarra	No
Departamento de Desarrollo Económico y Empresarial. Comunidad Foral de Navarra	No
Departamento de Cohesión Territorial. Comunidad Foral de Navarra	No
Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda, Paisaje y Proyectos Estratégicos. Comunidad Foral de Navarra	No
Departamento de Universidad, Innovación y Transformación Digital. Comunidad Foral de Navarra	No
Departamento de Cultura y Deporte. Comunidad Foral de Navarra	No
Departamento de Salud. Gobierno de Navarra	No
Departamento de Desarrollo Rural, Medio Ambiente. Comunidad Foral de Navarra	No
PAÍS VASCO	
Departamento de Sanidad. Gobierno Vasco Responde la Subdirección de Salud Pública y Adicciones	Sí
Departamento de Cultura y Política Lingüística. Gobierno Vasco (Responde Centro de Patrimonio Cultural Vasco de la Dirección de Patrimonio Cultural)	Sí
Departamento de Desarrollo Económico, Sostenibilidad y Medio Ambiente . Gobierno Vasco Responde la Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climático. Viceconsejería de Medio Ambiente	Sí
Departamento de Educación. Gobierno Vasco	No
Departamento de Seguridad. Gobierno Vasco.	No
LA RIOJA	
Consejería de Servicios Sociales y a la Ciudadanía. Gobierno de La Rioja	No
Consejería de Desarrollo Económico e Innovación. Gobierno de La Rioja	No
Consejería de Agricultura, Ganadería, y Medio Ambiente. Gobierno de La Rioja	No
Consejería de Sostenibilidad y Transición Ecológica. Gobierno de La Rioja. Responde Dirección General de Calidad Ambiental y Recursos Hídricos	Sí
Consejería de Educación, Formación y Empleo. Gobierno de La Rioja	No
Consejería de Salud. Gobierno de La Rioja Responde la Dirección General Salud Pública, Consumo y Cuidados	Sí
Consejería de Políticas Sociales, Familia, Igualdad y Justicia. Dirección General de Justicia e Interior. SOS Rioja	Sí
VALENCIA	
Consejería de Justicia, Interior y Administración Pública. Generalitat Valenciana	No
Consejería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. Generalitat Valenciana Contesta la Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje de la Dirección General de Política Territorial y Paisaje.	Sí
Consejería de Educación, Cultura y Deporte. Generalitat Valenciana	No
Consejería de Economía Sostenible, Sectores Productivos, Comercio y Trabajo. Generalitat Valenciana.	No
Consejería de Sanidad Universal y Salud Pública. Generalitat Valenciana Responde Dirección General de Salud Pública y Adicciones	Sí
Consejería de Agricultura, Desarrollo Rural, Emergencia Climática y Transición Ecológica. Generalitat Valenciana	No
ASOCIACIONES	
Asociación Española de Evaluación de Impacto Ambiental	No
CCOO. Secretaría Confederal de Medio Ambiente y Salud Laboral	Sí

Nombre del consultado	Respuesta
Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas (CIEMAT)	No
Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE). Comisión de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente	No
Coordinadora Estatal por el Tren Público, Social y Sostenible	Sí
Consejo Asesor de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	No
Ecologistas en Acción. CODA (Confederación Nacional)	Sí
Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP)	Sí
Fundación de Ferrocarriles Españoles	No
Greenpeace España	No
Red Eléctrica de España	No
Renfe	No
Renfe Viajeros S.A.	No
Seo/Birdlife	No
UGT. Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente	No
WWF/Adena	No

1.1 DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA ENERGÉTICA Y MINAS. SECRETARÍA DE ESTADO DE ENERGÍA. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO DEMOGRÁFICO

1.1.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General ha realizado las siguientes observaciones:

- La Estrategia Indicativa está sujeta a lo establecida en la normativa sectorial energética vigente aplicable y, en concreto, la Ley 24/2013 de 26 de diciembre de sector eléctrico, destacando:
- En cuanto a consideraciones particulares, se indica que, con la publicación, el 1 de marzo de 2019, de la Orden TEC/212/2019, de 25 de febrero, se inicia el proceso de elaboración de la planificación de la red de transporte de energía eléctrica para el periodo 2021-2026, dándose a conocer a los sujetos del sistema eléctrico, a las Comunidades Autónomas y Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla y a los promotores de nuevos proyectos de generación eléctrica el inicio de dicho proceso en el que pueden participar realizando propuestas de desarrollo en función de sus necesidades. Las propuestas recibidas, así como otras que se consideren necesarias, han sido preliminarmente analizadas por el operador del sistema (OS), considerando, entre otras cuestiones, los objetivos del Plan Nacional de Energía y Clima 2021-2030.
- Finalmente, una vez estudiada la documentación aportada, se considera que la Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria debería recoger, en relación con los instrumentos de planificación concurrentes, la “Planificación de los sectores de electricidad y gas 2008-2016. Desarrollo de las Redes de Transporte”, aprobada con fecha 30 de mayo de 2008, por el Consejo de Ministros, el ‘Plan de Desarrollo de la Red de Transporte de Energía Eléctrica 2015-2020’, sometido al Congreso de los Diputados el 29 de septiembre de 2015, y aprobado el 16 de octubre de 2015 mediante Acuerdo del Consejo de Ministros («BOE» núm. 254, de 23 de octubre de 2015), así como el ‘Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030 (PNIEC 2021-2030)’.

1.1.2 CONTESTACIÓN

En el EsAE se ha mencionado que los proyectos derivados de la Estrategia Indicativa deberán tener en cuenta toda la normativa de referencia que le aplique incluida la relativa a energía como la señalada por la Dirección General.

Respecto a los instrumentos de planificación analizados en el apartado 3.2 del EsAE se han tenido en cuenta aquellos aspectos señalados por el Documento de Alcance.

1.2 SECRETARÍA GENERAL DE SANIDAD. SUBDIRECCIÓN GENERAL DE SANIDAD AMBIENTAL Y SALUD LABORAL. DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA, CALIDAD E INNOVACIÓN. MINISTERIO DE SANIDAD.

1.2.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Señalan que los posibles impactos de tipo ambiental para la salud del proyecto de referencia (impactos generados por emisiones atmosféricas, por la calidad del aire, la calidad de las aguas; así como ruidos, vibraciones, residuos, suelos, etc.) quedan recogidos en el documento y que no existen observaciones al respecto.

1.2.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.

1.3 DIRECCIÓN GENERAL DE INDUSTRIA Y DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA. MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO

1.3.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Se señala que no procede realizar observaciones a la Estrategia Indicativa.

1.3.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.

1.4 SECRETARÍA GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS. MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

1.4.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Se señala que no corresponde realizar ninguna observación.

1.4.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.

1.5 OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. SECRETARÍA DE ESTADO DE MEDIO AMBIENTE. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y EL RETO TEMOGRÁFICO

1.5.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Oficina Española de Cambio Climático señala que no tiene ninguna sugerencia a los objetivos de la Estrategia, considerándose un estudio completo y ajustado a las directrices definidas por la legislación y el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima.

1.5.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.

1.6 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD TERRESTRE Y MARINA. DIRECCIÓN GENERAL DE BIODIVERSIDAD, BOSQUES Y DESERTIFICACIÓN. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y RETO DEMOGRÁFICO

1.6.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Subdirección General de Biodiversidad Terrestre y Marina realiza las siguientes observaciones:

1. Comentarios al Diagnóstico Ambiental:

La Subdirección General indica que desde la aprobación del Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024 (PITVI) se ha avanzado en el conocimiento de los factores que inciden en la fragmentación de hábitats, surgiendo nuevos estudios del Grupo de Trabajo de Fragmentación de Hábitats causada por Infraestructuras de Transporte del MITERD, entre otros, que han de ser contemplados, por lo que recomienda que el Diagnóstico Actual de la Red que se desarrolle en la Estrategia Indicativa abarque el problema ambiental, siendo un marco general de estudio que aborde:

- Aspectos generales y actuales del estado del conocimiento derivados de la problemática de la implantación de la red ferroviaria sobre las especies, hábitats y los espacios de Red Natura 2000.
- Los esfuerzos realizados en estrategias anteriores y otras planificaciones y estudios.

2. Sugerencias a los Objetivos del Plan:

La Subdirección General indica que en el Objetivo Ambiental nº6 se expone la consideración de las afecciones hacia la flora y fauna con una propuesta de indicadores, mientras que de los ocho objetivos generales incluidos en el Documento Inicial Estratégico sólo el octavo contiene referencia ambiental relativa a *incrementar la eficiencia energética del sistema ferroviario maximizando su contribución a la sostenibilidad medioambiental*. De este modo, la Subdirección General considera que el desarrollo de la planificación ferroviaria debe ser compatible con la conservación de la biodiversidad y recomienda incluir esta previsión entre

los objetivos ambientales y generales, considerando necesario ampliar la propuesta inicial presentada, proponiendo lo siguiente:

- La inclusión y desarrollo en todos los Objetivos Ambientales que se han propuesto en la Estrategia Indicativa -según sea pertinente en cada caso- de los condicionantes derivados de la presencia de hábitats, flora y fauna particulares que deben ser preservados, haciendo hincapié en los efectos barrera, fragmentación, pérdida o alteración procedente de los efectos de borde y margen.
 - La adopción de un punto específico en los Objetivos Generales que recoja el objetivo de compatibilizar la conservación de la biodiversidad con el desarrollo del plan.
3. Principales criterios ambientales estratégicos o principios de sostenibilidad que se considera deben aplicarse:

De acuerdo con la Subdirección General, la Estrategia Indicativa debe de abordar las consideraciones recogidas en la Ley 21/2013, de Evaluación de Impacto Ambiental, para lo que recomienda que sean tenidos en cuenta los algunos criterios en función de los dos niveles de aproximación que se resumen a continuación:

a. Marco general:

- i. Incluir como principio de sostenibilidad evitar la pérdida neta de biodiversidad, para lo que propone una serie de indicadores, que requieren muestreos periódicos en puntos estratégicos de seguimiento, planificados en una malla a nivel nacional, mediante la ayuda de un SIG y recopilando información actualizada, como puede ser:
 - Índice de tendencia de las aves comunes, propuesto en la Plan estratégico del patrimonio natural y de la biodiversidad que puede ser puesto en marcha para recabar información actual y tendencias en zonas especiales que requieran atención.
 - Programa de seguimiento de la mortandad de animales silvestres causados por las infraestructuras de la Red Ferroviaria y mantenimiento de una base de datos georreferenciada, con especial estudio de la detección de puntos negros y que incluya accidentes con animales silvestres implicados.
 - Verificación de la expansión de EEI (Especies Exóticas Invasoras) y mantenimiento de una base de datos de la presencia a nivel nacional en la Red que valore los principales problemas y active los mecanismos para erradicar o evitar su propagación.

También plantea desarrollar otras propuestas y actualizar otra serie de indicadores o medidas contrastadas como:

- Índice combinado de biodiversidad, propuesto por Rey Benayas y De la Montaña (2003) que ha sido empleado en la publicación Identificación de áreas a desfragmentar para reducir los impactos de las infraestructuras lineales de transporte en la biodiversidad como uno de los componentes del índice de vulnerabilidad biológica a las infraestructuras lineales de transporte.
- Km de afección a cursos fluviales y zonas húmedas.

- Km de afección a zonas declaradas oficialmente como parte de la Infraestructura Verde (la Estrategia Nacional de infraestructura verde y de la conectividad y la restauración ecológicas, ha sido aprobada en Consejo de Ministros el 27 de octubre de 2020).
- Las consideraciones derivadas de las Prescripciones técnicas para hacer Efectivos los Seguimientos de las Medidas de Mitigación del Efecto Barrera de las Infraestructuras de Transporte (Diseño, Documentos y Archivo del Seguimiento Ambiental)¹.

Además, recomienda recopilar el conocimiento actual del problema teniendo en cuenta las tendencias regionales de los diferentes grupos o taxones representativos afectados, los condicionantes particulares del territorio y la tipología de las infraestructuras implicadas y propone profundizar sobre los elementos más sensibles y/o con menor información.

- ii. Tener como objetivo el mantenimiento y recuperación de la conectividad ecológica, así como llevar a cabo una planificación de nuevas infraestructuras compatible con ello, para lo que propone que en la redacción del Plan y los proyectos que de este se deriven sean considerados los documentos del Grupo de Trabajo de Fragmentación de Hábitats causada por Infraestructuras de Transporte del MITERD y en particular, la publicación *Identificación de áreas a desfragmentar para reducir los impactos de las infraestructuras lineales de transporte en la biodiversidad*², con trabajos que generaron modelos y cartografías de relevancia para determinar zonas conflictivas, y donde se recoge un índice de patrimonio natural muy fragmentado que la Subdirección General considera oportuno aplicar. La Subdirección General también considera importante contemplar el tamaño efectivo de la malla, adoptado como índice ambiental de referencia dentro del Conjunto Básico de Indicadores de la AEMA (Agencia Europea de Medio Ambiente) (MMA 20065) y considera de importancia la identificación de tramos de vías situados en grandes corredores de infraestructuras de transporte. Finalmente, la Subdirección General considera importante que se integren los objetivos de la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y Restauración Ecológicas en la planificación de infraestructuras de transporte.
- iii. Realizar los estudios sobre los posibles efectos que pudieran tener las infraestructuras existentes y futuras sobre la capacidad de adaptación al cambio climático por diferentes especies de flora y fauna sensibles valorando los efectos sobre la conectividad de la combinación de ambas presiones en diversos niveles, como la

¹ Prescripciones técnicas para hacer Efectivos los Seguimientos de las Medidas de Mitigación del Efecto Barrera de las Infraestructuras de Transporte (Diseño, Documentos y Archivo del Seguimiento Ambiental). Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, número 8. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. 145 pp. Madrid. 2020

² <https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/servicios/banco-datos-naturaleza/informacion-disponible/fragmentacion-habitatsdesfragmentacion.aspx>

colonización de otros hábitats favorables por efecto de la disminución de la conectividad para especies de flora y fauna.

- iv. Incluir objetivos de preservación de la integridad paisajística como meta a alcanzar en todas las nuevas propuestas, también en el sentido de no alterar las relaciones ecosistémicas y pueda mantenerse la estructura y función de estos.
- b. Adecuado estudio de repercusiones sobre red natura 2000 en la conectividad dentro y entre espacios y coherencia de la red, para lo que la Subdirección General plantea mantener y mejorar la conectividad entre espacios y minimizar la afección a éstos en futuras evaluaciones de repercusiones sobre la Red Natura 2000, para lo que indica las siguientes sugerencias:
 - i. Para el indicador de km de red que atraviesan espacios de Red Natura 2000, La Subdirección General estima conveniente ampliar la metodología para tenerse en cuenta que los límites del espacio son una representación para englobar la protección de poblaciones con una movilidad determinada en función del grupo taxonómico. Por ello recomienda contemplar un buffer de protección de 5 km entorno a los espacios LIC/ZEC/ZEPA y poder así detectar mejor la potencial afección, si bien pueden ser considerados otros trabajos que detectan diferentes distancias, justificándose en función de los diferentes grupos taxonómicos representados u otros criterios.
 - ii. También indica que la propuesta del Documento Identificación de áreas a desfragmentar para reducir los impactos de las infraestructuras lineales de transporte en la biodiversidad de “Prioridades de desfragmentación de las intersecciones entre la red viaria y los enlaces forestales” puede ser revisada según el objeto de la Estrategia con el objetivo de proponer medidas correctoras prioritarias concretas.
 - iii. Se propone la inclusión de protocolo para evitar la fragmentación de valoración de proyectos a espacios de Red Natura 2000 cuando se hacen los EsIA por tramos o que sea necesario la ejecución de infraestructuras anexas como líneas aéreas eléctricas, subestaciones, apeaderos, etc., de modo que la Estrategia lleve a cabo un análisis global hacia los espacios, previo a la fragmentación de proyectos que se realiza a la hora del Estudio de Impacto Ambiental, así como la consideración de los impactos de igual naturaleza existentes, aunque se realicen en zonas separadas. Estos análisis deberían de reflejarse en el posterior EsIA para poder completar la valoración.

Con todo esto en cuenta, la Subdirección General sugiere que la Estrategia debería realizar propuestas específicas, adaptadas a las infraestructuras objeto de valoración, para priorizar objetivos y medidas ambientales concretas que contribuyan a revertir la tendencia observada de incremento de las afecciones, y recomienda:

- La determinación de zonas problemáticas y planteamiento de medidas concretas de desfragmentación.
- Considerar el valor de las teselas de hábitats no fragmentadas o zonas núcleo, los indicadores y los estudios mencionados como elementos necesarios y esenciales en la toma de decisiones de las alternativas de planificación de corredores.

4. Sugerencias sobre las alternativas planteadas, para lo que la Subdirección General indica que la alternativa seleccionada de apostar por una mejora de la red convencional debe ir acompañada de las medidas de integración necesarias para la flora, fauna y sus hábitats, y que esta alternativa debe equilibrar el presupuesto de inversiones en los estudios e implementación de nuevas infraestructuras de desfragmentación y otras medidas correctoras de problemas existentes.

Además, la Subdirección General indica que la Estrategia Indicativa debe abordar el estudio de la alternativa 0 o no ejecución (punto 2 del Anexo IV de la Ley 21/2013) en el sentido de completar una imagen actual que recoja el estado de fragmentación del medio y su posible evolución, pero, como también serán planteadas nuevas infraestructuras, el análisis de alternativas deberá extrapolar la tendencia de los indicadores y otras valoraciones teniendo en cuenta todos los escenarios posibles.

5. Comentarios sobre los principales efectos del plan sobre el medio ambiente (escala estratégica).

La Subdirección General mantiene que España es el país con mayor número absoluto de kilómetros de autovías/autopistas y de ferrocarril de alta velocidad de toda la Unión Europea, lo que ha generado pérdida directa de hábitats por la propia construcción de las infraestructuras, la fragmentación del hábitat remanente, un efecto barrera, diversa tipología de causas de muerte derivada de las infraestructuras objeto de estudio, afecciones sobre la fauna y flora por los efectos de borde, etc., y que a pesar de ello el nivel de detalle planteado en el Documento de Inicio presentado no permite realizar una extrapolación detallada de las repercusiones sobre el medio ambiente de la alternativa seleccionada, quedando esta valoración enmarcada en fases posteriores de la evaluación.

6. Sugerencias sobre las medidas preventivas, correctoras y compensatorias (escala estratégica). De acuerdo con la Subdirección General, la principal medida preventiva será una adecuada planificación de los corredores para las nuevas líneas, además indica que los estudios de corredores deben de recabar suficiente información representativa de las zonas atravesadas para poder realizar una primera aproximación de las afecciones, para lo que sugiere que las propuestas comprendan:

- La puesta en marcha de los estudios de fauna, flora y hábitats, con sus indicadores.
- Los modelos apoyados en Sistemas de Información Geográfica que se desarrollen para la planificación de corredores, que comprendan:
 - Prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de hábitats en las fases de planificación y trazado, publicado en 2010.
 - Considerar la acumulación con otras infraestructuras para determinar el alcance de las nuevas propuestas sugiriéndose la adopción de un criterio de estudio de alcance de la movilidad de los diferentes grupos, incluyendo aquellas especies (grandes rapaces y mamíferos) con importantes movimientos territoriales y el resto de las infraestructuras presentes en el territorio.
 - La infraestructura verde (IV).

- Estudios existentes relevantes sobre conectividad de especies En Peligro, como el conjunto de proyectos LIFE que abordan la identificación de corredores para el oso pardo o el proyecto IBERLINCE del lince ibérico.
- La iniciativa de WWF “Autopistas Salvajes”.
- Zonas de Importancia para los Mamíferos Terrestres (ZIM) (SECEM, 2014).
- Otras cartografías de interés, como las diferentes cartografías de Hábitats de Interés Comunitario o las derivadas de la Evaluación de los Ecosistemas del Milenio en España promovido por la Fundación Biodiversidad (EME 2012).

En relación con las medidas correctoras, como recomendaciones básicas la Subdirección General señala:

- La implementación de los documentos del Grupo de Trabajo sobre fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte:
 - Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales. (Segunda edición, revisada y ampliada. 2015).
 - Indicadores de fragmentación de hábitats causada por infraestructuras lineales de transporte. Serie 2010.
 - Desfragmentación de hábitats. Orientaciones para reducir los efectos de las carreteras y ferrocarriles en funcionamiento. 2013.
 - Identificación de áreas a desfragmentar para reducir los impactos de las infraestructuras lineales de transporte en la biodiversidad. 2014.
 - Efectos de borde y efectos en el margen de las infraestructuras de transporte y atenuación de su impacto sobre la biodiversidad. Serie Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte del MITERD. Publicado en 2019, con especial mención a las referencias de implementación de:
 - Medidas de control acústico y de la contaminación lumínica también en relación con los espacios naturales protegidos y la presencia de fauna sensible a ello.
 - Incorporar un proyecto de erradicación de EEI a nivel nacional, con protocolo de detección temprana de las especies y líneas de actuación.
 - Estudio de las medidas correctoras para reducir las colisiones de aves con ferrocarriles de alta velocidad. Monografía del Centro de Estudios de Técnicas Aplicadas. CEDEX. Ministerio de Fomento. 2008.
 - Se sugiere Incluir los principios de restauración ecológica (Mola et al. 201617) en todas las actuaciones previstas, con especial atención a la determinación del ecosistema de referencia, que debería desarrollarse de forma previa.

Para un adecuado seguimiento, la Subdirección General sugiere tener en cuenta las Prescripciones técnicas para hacer Efectivos los Seguidimientos de las Medidas de Mitigación del Efecto Barrera de las Infraestructuras de Transporte (Diseño, Documentos y Archivo del Seguimiento Ambiental). MITERD 2020.

La Subdirección General sugiere el establecimiento de un plan de desmantelamiento de infraestructura excedentaria u obsoleta y los criterios para su reconversión, reutilización y reciclado.

Finalmente, la Subdirección General sugiere Establecer indicaciones relevantes derivadas de la aplicación de la Ley 42/2007 del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad en materia de compensación y un catálogo de áreas en las que se desarrollen de forma general las medidas compensatorias procedentes de la ejecución del propio plan como las que resulten de la aplicación del desarrollo de los proyectos en su evaluación particular.

7. Interrelación con otros posibles planes.

De acuerdo con lo indicado por la Subdirección General:

- i. La estrategia más destacable en este contexto es la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y la Restauración Ecológicas.
- ii. Planificación territorial de varias CCAA como País Vasco, Cataluña, Navarra, Murcia, Galicia, Valencia, Islas Baleares, Aragón y Canarias. En concreto, Cataluña ha establecido con más detalle planes territoriales parciales que incluyen la delimitación de corredores de infraestructura verde, o Andalucía, que cuenta con un Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía.
- iii. Planificaciones sectoriales que hacen mención del fomento de la conectividad como: el Plan Forestal; Programas de desarrollo rural; Plan Especial de Ordenación de los Regadíos ubicados al Norte de la Corona Forestal de Doñana.
- iv. Integración en las estrategias de conservación y los planes de conservación de especies protegidas, que incluyen aspectos de fomento de la conectividad y prevención de la fragmentación de sus hábitats. Por ejemplo, los planes de recuperación del desmán ibérico, el lince ibérico, el oso pardo, el urogallo y el visón europeo.
- v. Planes de gestión y de ordenación de los espacios protegidos. En ocasiones estos Planes pueden incluir objetivos y medidas relacionados con la conectividad funcional entre distintos ecosistemas.
- vi. Estrategia nacional para la conservación de los polinizadores. Aprobada por Conferencia Sectorial de Medio Ambiente de 21 de septiembre de 2020.
- vii. Se encuentra vigente el Plan Estratégico del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, y por ello, se deberá tener en cuenta o, en su caso, el documento que lo sustituya. Tanto en el diagnóstico que realiza como en las medidas previstas ya incluye referencias a los componentes de la infraestructura verde, a los servicios ecosistémicos y a la conectividad y restauración ecológicas, y en relación con la custodia del territorio.
- viii. Estrategia Española de Conservación Vegetal 2014/2020.

1.6.2 CONTESTACIÓN

1. Respecto a la inclusión de aspectos generales y actuales del conocimiento derivados de la problemática de la implantación de la red ferroviaria sobre las especies, hábitats y los espacios de Red Natura 2000, en el apartado 5.4 se ha descrito la situación de los espacios naturales protegidos y biodiversidad y en el apartado 6.7 se ha analizado una de las principales

consecuencias derivadas de la implantación de infraestructuras ferroviarias como es la fragmentación de hábitats.

Para elaborar este diagnóstico sobre el estado de los espacios naturales de interés, hábitats y biodiversidad se ha tenido en cuenta toda la información disponible, especialmente la elaborada por el Ministerio de Transición Ecológica y el Reto Demográfico en materia de fragmentación de hábitats y el documento “Autopistas Salvajes” elaborado por WWF.

2. En los objetivos del EsAE en relación con la biodiversidad se han propuesto los dos siguientes objetivos “Minimizar la afección a la biodiversidad y al patrimonio natural (recursos genéticos, flora y fauna silvestres, hábitats y ecosistemas)” y “Garantizar la conectividad ecológica, limitando la fragmentación territorial y las barreras a los desplazamientos de las especies”.

En la Estrategia Indicativa se ha incluido como objetivo lograr la sostenibilidad ambiental, y en el Programa sobre Integración Ambiental se ha incluido como objetivo específico la compatibilización de la conservación de la biodiversidad con el desarrollo de la Estrategia.

3. Principales criterios ambientales estratégicos o principios de sostenibilidad que se considera deben aplicarse:

- a) Marco General.

- i) Los principios de sostenibilidad que se han considerado en el EsAE son: “Garantizar la conservación de la biodiversidad (recursos genéticos, flora y fauna silvestre, hábitats y ecosistemas), especialmente en los espacios protegidos y aquellos enclaves relevantes para la conservación” y “Garantizar la conectividad ecológica de los espacios protegidos y la permeabilidad territorial” que están íntimamente relacionados con lo señalado por la Subdirección General. Asimismo, se ha propuesto como medida el cálculo y mantenimiento de diversos indicadores relacionados con los efectos generados sobre la biodiversidad.

Sin embargo, dado el carácter planificador de la Estrategia Indicativa, los estudios sobre fauna no se han podido concretar en el sentido señalado por la subdirección General.

- ii) En el apartado 3.2 se puede observar que se ha incluido como objetivo ambiental “Garantizar la conectividad ecológica, limitando la fragmentación territorial y las barreras a los desplazamientos de las especies”. Asimismo, en el análisis sobre la situación de la fragmentación (apartado 6.7 del EsAE) se ha tenido en cuenta la publicación “Identificación de áreas a desfragmentar para reducir los impactos de las infraestructuras lineales de transporte en la biodiversidad” y se propone como medida que en el desarrollo futuro de las actuaciones también sea considerado. Por último, se ha tenido en cuenta la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde tanto en el apartado 2.3 sobre relaciones con otros Planes y Programas como en la elaboración del diagnóstico ambiental.

- iii) Los efectos sinérgicos derivados del cambio climático y el efecto barrera generado entre hábitats no han sido considerados ya que el periodo de análisis de la Estrategia Indicativa es a 2026 y no se estima que en este periodo de tiempo se produzcan cambios sensibles en las variables climáticas.

- iv) En el EsAE se ha propuesto como medida la integración paisajística en el apartado 9.2.9.

- b) Adecuado estudio de repercusiones sobre Red Natura 2000

i) Para calcular el indicador km de red que atraviesan los espacios de la Red Natura 2000 se ha tenido en cuenta únicamente el número de kilómetros de la Red Natura atravesados por la red ferroviaria ya que si se tuviera en cuenta el búfer de 5 km habría numerosas superposiciones y, por tanto, se distorsionaría el indicador.

En el EsAE apartado 6.7 y 8.7 se han tenido en cuenta la propuesta de “Identificación de áreas a desfragmentar para reducir los impactos de las infraestructuras lineales de transporte en la biodiversidad”.

En el apartado 9.2.7 se han propuesto una batería de medidas para evitar la fragmentación de espacios por los nuevos desarrollos de red.

ii) En el apartado 9.2.8 se ha propuesto que se debe evitar cualquier afección sobre espacios naturales protegidos y de la Red Natura 2000 y que, en caso de que se produjera alguna afección, esta deberá ser mínima y compatible con los planes de gestión de los espacios protegidos y de la Red Natura 2000, asegurando la conservación de los valores por los cuales fueron declarados, y, en caso de que existan afecciones, se deberá prever el establecimiento de medidas específicas de protección de todos los aspectos ambientales (calidad del aire, suelos, geomorfología, aguas, vegetación y restauración paisajística) que garanticen la preservación de los valores naturales protegidos, de acuerdo con lo establecido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad; y en caso necesario medidas de compensación.

iii) En el apartado 9.2.7 y 9.2.8 se han propuesto diversas medidas para mantener la conectividad y la coherencia de los hábitats de interés comunitario y los espacios de la Red Natura 2000.

En cuanto a la recomendación sobre realizar propuestas específicas, dado el carácter planificador de la Estrategia no se han podido concretar acciones específicas pero sí que se han dado recomendaciones generales a tener en cuenta en los futuros desarrollos de la Estrategia. Sí que se han detectado zonas problemáticas, concretamente, a partir del informe “Análisis de resultados de la caracterización de estructuras transversales potenciales para el paso de fauna identificadas en un muestreo en infraestructuras lineales de transporte de España” se han identificado aquellas situadas en la red ferroviaria y se ha propuesto que como medidas que estas infraestructuras se adapten y cumplan las prescripciones técnicas.

Sobre la consideración del valor de las teselas de hábitats no fragmentadas, se considera que está fuera del alcance de la Estrategias

4. Sugerencias sobre las alternativas planteadas.

Se han planteado dos escenarios en el que uno de ellos (escenario 1) sigue la tendencia de inversiones realizada hasta el momento en donde la mayor parte del presupuesto se dedica al desarrollo de la alta velocidad y, en menor medida, a la conservación y el mantenimiento de la red; y un escenario 2 en donde se finalizarán todos los desarrollos de red iniciados si bien el grueso del presupuesto está dedicado a labores de mejora y mantenimiento de la red.

En la comparación de escenarios se ha tenido en cuenta el escenario 0 definido por la no puesta en valor de las inversiones realizadas y solo se destinan inversiones para la continuación del funcionamiento actual de la red ferroviaria.

La comparación de escenarios se ha realizado a partir de indicadores y cómo podrían evolucionar los valores actuales en función de la aplicación de cada uno de los Programas.

5. Comentarios sobre los principales efectos del plan sobre el medio ambiente.

En el EsAE se ha analizado el problema de la fragmentación de hábitats y sus consecuencias y se han propuesto medidas e indicadores de acuerdo a la escala de trabajo de la Estrategia Indicativa.

6. Sugerencias sobre las medidas preventivas, correctoras y compensatorias

En el apartado 9.2.7 se han propuesto diversas medidas entre las que se incluyen la elaboración de estudios específicos para la identificación del grado de fragmentación de un territorio, cuáles son las zonas críticas para restaurar la conectividad entre hábitats, las zonas de importancia para mantener poblaciones locales de especies de especial interés de conservación, e incluso los puntos críticos de mortalidad de fauna.

También se recomienda la utilización de toda la documentación sobre fragmentación elaborada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

En cuanto a la elaboración de un plan de desmantelamiento, en el apartado 9.2.9 se propone que “el desmantelamiento de infraestructuras e instalaciones fuera de uso, y la naturalización del suelo donde sea posible, lo que tendrá claros beneficios tanto para el propio suelo como para la biodiversidad”.

Por último, en el último párrafo del apartado 9.2.7 también se ha señalado que en ciertos casos se deberán adoptar medidas compensatorias de acuerdo a lo señalado en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

7. Interrelación con otros posibles planes.

En el apartado 2.3 del EsAE se ha realizado un análisis de las interrelaciones de la Estrategia con los principales instrumentos de planificación (estrategias, planes y programas) sectoriales y territoriales que se han tenido en consideración en el estudio ambiental estratégico y que están ligados con los objetivos ambientales de la Estrategia.

- i. Se ha tenido en cuenta la Estrategia Nacional de Infraestructura Verde y de la Conectividad y la Restauración Ecológica.
- ii. Se ha considerado la planificación territorial de las CC.AA incluyendo el Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía.
- iii. Se ha incluido el Plan Forestal y los Programas de Desarrollo Rural; sin embargo, dado que el criterio que se ha seguido a la hora de analizar los planes es que su ámbito fuera nacional o incluyera todo el territorio de la Comunidad Autónoma, no se ha considerado el Plan Especial de Ordenación de los Regadíos ubicados al Norte de la Corona Forestal de Doñana. En cualquier caso, se recomienda que aquellos planes que no se han incluido “deberán ser considerados en detalle en las etapas siguientes del proceso de autorización de proyectos específicos que se deriven de la Estrategia Indicativa”.
- iv. No se han tenido en cuenta las estrategias de conservación y los planes de conservación de especies protegidos si bien se recomienda que aquellos

planes que no se han incluido “deberán ser considerados en detalle en las etapas siguientes del proceso de autorización de proyectos específicos que se deriven de la Estrategia Indicativa”.

- v. No se han tenido en cuenta los planes de gestión y de ordenación de los espacios protegidos de manera específica siguiendo las indicaciones del Documento de Alcance, si bien se recomienda que aquellos planes que no se han incluido “deberán ser considerados en detalle en las etapas siguientes del proceso de autorización de proyectos específicos que se deriven de la Estrategia Indicativa”.
- vi. En el apartado 2.3.4 se ha tenido en cuenta el Plan Estratégico del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- vii. En el apartado 2.3.4 se ha tenido en cuenta el Estrategia Española de Conservación Vegetal 2014/2020.

1.7 AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD FERROVIARIA

1.7.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Se informa que no procede ninguna alegación

1.7.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.

1.8 CEDEX

1.8.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Sugerencias sobre el procedimiento

Se indica que falta la identificación del autor o autores del documento inicial estratégico, así como su titulación y, en su caso profesión regulada. También deberá constar la fecha de conclusión y firma del autor.

Sugerencias sobre el contenido

a) Sugerencias a los objetivos del plan

Se propone completar los objetivos e indicadores sobre la biodiversidad de la siguiente manera.:

Objetivo	Indicador
Garantizar la coherencia global de Natura 2000	✓ Porcentaje de superficie compensada de Natura 2000 afectada directa o indirectamente por infraestructura ferroviaria
Conservar la funcionalidad y la conectividad de la red Natura 2000	✓ Número de pasos de fauna/km de vía ferroviaria dentro y fuera de la red Natura 2000
	✓ Número de corredores ecológicos atravesados por vía ferroviaria
	✓ Porcentaje de corredores ecológicos con paso para fauna

Objetivo	Indicador
Conservar especies de la flora y la fauna silvestre	✓ Tipo de paso de fauna ✓ Km de vía ferroviaria que atraviesan espacios delimitados en los planos de conservación y de recuperación para las especies de la flora y de la fauna amenazadas

b) Comentarios sobre los principales efectos (positivos y negativos) del plan sobre el medio ambiente (a escala estratégica, no a la escala de los proyectos que posteriormente lo desarrolle)

El CEDEX señala que la Estrategia Indicativa es una oportunidad especial para mejorar la sostenibilidad del transporte ferroviario, reduciendo los impactos del sistema de electrificación sobre la biodiversidad, y en particular, sobre las aves.

c) Sugerencias a las medidas preventivas, correctoras o compensatorias que considera aplicables a escala estratégica del plan, para hacer frente a los impactos anteriormente destacadas.

Se sugiere, en relación con el impacto sobre la biodiversidad que genera el sistema de electrificación, especialmente sobre la avifauna, el diseño de un programa de revisión del sistema de electrificación, tanto de la Red Convencional como en Alta Velocidad, con objeto de reducir los riesgos de mortalidad en aves (por electrocución y por caída en el interior de postes huecos, principalmente). Dicho programa podría implantarse de un modo progresivo, comenzando por aquellos tramos incluidos dentro de espacios naturales y en su proximidad, y extendiéndolo posteriormente al resto de los tramos de ambas Redes. En los tramos que actualmente están sin electrificar deben revisarse los sistemas eléctricos que se instalen para mejorar la sostenibilidad global de la infraestructura

1.8.2 CONTESTACIÓN

Sugerencias sobre el procedimiento

En el EsAE se ha incluido los autores así como su titulación así como su fecha de conclusión.

Sugerencias sobre el contenido

a) Sugerencias a los objetivos del plan

Respecto a los objetivos propuestos para la conservación de la biodiversidad y los espacios naturales de interés, el EsAE ha propuesto los siguientes tres objetivos por lo que se puede entender que dentro de estos objetivos están incluidos los señalados por el CEDEX.

- Minimizar la afección a la biodiversidad y al patrimonio natural (recursos genéticos, flora y fauna silvestres, hábitats y ecosistemas).
- Garantizar la conectividad ecológica, limitando la fragmentación territorial y las barreras a los desplazamientos de las especies.
- Minimizar la afección espacios protegidos y otras áreas de interés natural

En el EsAE se han propuesto una serie de indicadores que actualmente se pueden calcular y establecer un valor de inicio para poder analizar su evolución y para lo que se ha tenido en cuenta el documento

“Indicadores de fragmentación de hábitats causada por infraestructuras lineales de transporte” elaborado por el MITERD.

b) Comentarios sobre los principales efectos (positivos y negativos) del plan sobre el medio ambiente (a escala estratégica, no a la escala de los proyectos que posteriormente lo desarrolle)

En los apartados 9.2.7 y 9.2.8 se han propuesto diversas medidas para prevenir y reducir los efectos derivados de la Estrategia sobre la biodiversidad y los espacios naturales.

c) Sugerencias a las medidas preventivas, correctoras o compensatorias que considera aplicables a escala estratégica del plan, para hacer frente a los impactos anteriormente destacadas.

En general, el riesgo de electrocución se produce cuando elementos de diferente potencial se tocan de manera simultánea por un individuo. En una línea aérea de contacto o catenaria se identifican, fundamentalmente tres puntos.

- Zona poste-cable en tensión feeder.
- Zona poste-ménsula cota superior
- Zona poste-ménsula cota inferior

Habitualmente en los proyectos de líneas aéreas se suele proponer la colocación de aisladores entre estos elementos que tienen longitudes superiores al medio metro lo que minimiza considerablemente dicho riesgo de electrocución de pequeña y mediana envergadura. Además, no se suele producir riesgo de electrocución en el cable feeder, ni en el de retorno (sin tensión) y en los dos hilos de conexión con el pantógrafo ya que estos dos últimos se encuentran en el mismo potencial y aunque se toquen simultáneamente no se produce descarga. Es por ello que no se ha especificado en el EsAE de la Estrategia Indicativa medidas concretas para reducir el riesgo de electrocución, si bien sí que se han propuesto medidas específicas para reducir el riesgo de colisión, que sí que se considera que se puede ver incrementado por la aplicación Estrategia Indicativa.

1.9 CONSEJO ASESOR DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

1.9.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

El Consejo Asesor del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana realiza las siguientes observaciones a la Estrategia Indicativa del Desarrollo, Mantenimiento y Renovación de la Infraestructura Ferroviaria:

1. Comentarios al diagnóstico ambiental.

El Consejo Asesor propone incluir en la Tabla 2 del Documento Inicial Estratégico un apartado más dentro del bloque de “Desarrollo de la Red Ferroviaria” dedicado a “Potenciación de la red de transporte de mercancías”.

También propone que la explotación tuviera entidad propia en un bloque denominado “Mejora de los sistemas de explotación”, en el que tendría cabida el desarrollo de Sistemas de Gestión Integral de Riesgos y la mejora de la seguridad, que ahora aparece en el bloque de “Renovación

y mejoras de la red”, lo que, en opinión del Consejo Asesor, daría cabida a las actividades de los operadores ferroviarios que pueden ser causa de muchos impactos ambientales, reforzando las actuaciones del MITMA no sólo en su vertiente de administrador de infraestructuras, sino como regulador de los operadores ferroviarios.

2. Sugerencias a los objetivos del Plan.
 - a. Formular la sostenibilidad ambiental de todo el sistema como uno de los grandes objetivos estratégicos.
 - b. Incluir entre los objetivos ambientales más destacados uno más referido a la población.

3. Principales criterios ambientales estratégicos o principios de sostenibilidad que considera que deben aplicarse.

El consejo asesor, considera que se debe incluir entre los objetivos ambientales recogidos en el punto 4.4 uno más, con el alcance siguiente: “Desarrollar sistemas que mejoren la seguridad para los futuros escenarios de tráfico”.

4. Sugerencias sobre las alternativas planteadas.

El consejo Asesor no ve razones ambientales para sugerir alternativas diferentes a las presentadas.

5. Comentarios sobre los principales efectos (positivos y negativos) del Plan sobre el medio ambiente (a escala estratégica, no a la escala de los proyectos que posteriormente lo desarrolle).

- a. El Consejo Asesor propone utilizar una matriz que permita valorar cada impacto independientemente, diferenciando, si es necesario, los diferentes epígrafes que se incluyen en un mismo bloque de impactos y utilizar un sistema escalado de valoración de impactos de lo que son de uso habitual en este tipo de estudios.
- b. También propone realizar el análisis de los efectos ambientales de todas las alternativas que se consideren y del Escenario 0, lo que, a su juicio, permitiría efectuar una valoración comparada del impacto ambiental de los conceptos ambientales de los escenarios que se consideren.

El Consejo Asesor también indica que se debe corroborar que este análisis se realiza siempre en el mismo horizonte temporal para todas las alternativas y que se deben considerar la conservación y la explotación a lo largo de dicho periodo de tiempo.

6. Sugerencias a las medidas preventivas, correctoras o compensatorias que considera aplicables, a escala estratégica del Plan, para hacer frente a los impactos anteriormente destacados.

En Consejo Asesor recomienda incluir en el bloque 2, de “Medidas de seguridad”, las relacionadas con el transporte de mercancías, con especial atención a las mercancías peligrosas.

También recomienda incluir un bloque específico dedicado a la mejora de los sistemas de explotación desarrollando sistemas integrales de gestión de riesgos, e incluir en este bloque las actividades de los operadores ferroviarios y los del propio MITMA como regulador de estos operadores.

7. Comentarios sobre la interrelación de esta planificación y otras planificaciones sectoriales de acuerdo con el ámbito de sus competencias (planificación urbanística, planificación de carreteras, planificación ferroviaria, plan hidrológico correspondiente, planes de ordenación de espacios protegidos, planes locales, etc.).

El Consejo Asesor propone incluir entre las entidades vinculadas del Ministerio del Interior, además de la Dirección General de Protección Civil y Emergencias, las siguientes: Centro Nacional de Protección de Infraestructuras y Ciberseguridad, Guardia Civil y Policía Nacional, además de los que tengan funciones equivalentes transferidas en las Comunidades Autónomas.

1.9.2 CONTESTACIÓN

1. En la Estrategia Indicativa, dentro del Programa “Desarrollo de la red ferroviaria” existen varias actuaciones centradas en las mejoras funcionales y la intermodalidad del transporte de mercancías que ayudarán a potenciar este tipo de transporte.

El objetivo de la Estrategia Indicativa está orientada al desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria y no se aborda en ningún la explotación de la misma por lo que todos los Programas de Actuación están enfocados a solventar las necesidades en materia de infraestructuras.

2. Los objetivos de la Estrategia se han modificado y en el documento presentado actualmente se ha incluido un objetivo sobre sostenibilidad ambiental global del sistema.

Asimismo, en el Programa de Integración Ambiental se ha incluido un nuevo objetivo sobre protección de la salud que está íntimamente relacionado con la reducción de la contaminación acústica, la reducción de las emisiones de contaminantes y el incremento de la seguridad en la red ferroviaria.

3. En el apartado 3.2 sobre los objetivos de protección ambiental orientados a la Estrategia Indicativa, se ha incluido una tabla en el que para cada factor ambiental se analizan los principios y criterios ambientales y los objetivos de protección ambiental para la Estrategia. En cuanto al factor ambiental sobre la salud de la población, uno de los tres criterios que se han incluido es “Desarrollar sistemas que mejoren la seguridad”

4. No procede respuesta.

5. a) A lo largo del apartado 8 del se han analizado los efectos sobre los diferentes aspectos ambientales tanto positivos como negativos de cada una de las actuaciones y de los Programas de Actuación de la Estrategia Ambiental para cada factor relevante.

b) En el apartado 7 del EsAE se ha incluido un análisis comparativo de tres escenarios que se han definido en función de los recursos destinados a la red ferroviaria entre, por un lado, las nuevas inversiones a ejecutar en la red de alta velocidad y, por otro, la mejora de la red convencional y el mantenimiento. Uno de los escenarios planteados es el escenario 0 en el solo se destinarían inversiones para la continuación del funcionamiento actual de la red ferroviaria.

c) Efectivamente la comparación de escenarios se ha realizado en base al año 2026.

6. Se ha tenido en cuenta el impacto que puede tener los accidente de transporte de mercancías peligrosas sobre el medio, especialmente el medio hidrológico e hidrogeológico y se propone que se adopten las medidas necesarias.

El objetivo de la Estrategia Indicativa está orientada al desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria y no se aborda en ningún la explotación de la misma por lo que todos los Programas de Actuación están enfocados a solventar las necesidades en materia de infraestructuras, por lo que estaría fuera de alcance la inclusión de un bloque específico dedicado a la mejora de los sistemas de explotación.

7. Para la elaboración del apartado 2.3 *Relaciones de la Estrategia Indicativa con otros Planes y Programas pertinentes* se ha tenido en cuenta las recomendaciones establecidas por el Documento de Alcance.

1.10 DIRECCIÓN GENERAL DE ENERGÍA. CONSEJERÍA DE HACIENDA Y FINANCIACIÓN EUROPEA. JUNTA DE ANDALUCÍA

1.10.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General de Energía realiza las siguientes observaciones:

1. Comentarios al diagnóstico ambiental aportado

- Se propone ampliar las referencias a la componente energética y a su relevancia en la justificación de la necesidad de una estrategia de renovación de la situación del transporte en España y particularmente del sistema de transporte ferroviario, para que estén más presentes en el diagnóstico ambiental. Los múltiples beneficios que se obtienen de cara a la transición energética ordenada, al cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales en materia de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, incorporación de fuentes de energías renovables y objetivos de ahorro y eficiencia energética, junto a una necesaria disminución de la dependencia del estado español de los combustibles fósiles, justifican esta propuesta.
- Actualizar el apartado relativo al ámbito europeo con los últimos documentos y directivas aprobadas relativas a energías renovables y eficiencia energética, actualizando los objetivos a 2030 (Pacto Verde Europeo, directiva 2018/2002 por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética: Objetivo no vinculante de reducción de la demanda energía primaria respecto a la tendencial de al menos un 32,5%, etc.)
- Se propone para el Apartado 2.2.2 Objetivos Ambientales de la Estrategia Indicativa, página 15, la ampliación de la propuesta de objetivos ambientales y de sus correspondientes indicadores de la siguiente manera:
 - o Aspecto ambiental Energía, además del objetivo relacionado de incremento de la eficiencia, se propone añadir al objetivo el ahorro energético y la incorporación de energías renovables, recogido este último a través del uso de la electricidad y del mix energético del parque generador de energía eléctrica.

- Aspecto ambiental Energía: incluir los indicadores “Consumo de energía del transporte ferroviario por pasajero y kilómetro”, y por “Consumo de energía del transporte ferroviario por tonelada de mercancía y kilómetro”.
Adicionalmente se plantea expresar el indicador Uso de la energía eléctrica en términos relativos (porcentajes) dentro del mix de consumo total en el transporte ferroviario, para obtener una visión que aportaría mayor información a la monitorización de la variable energética.
- En general, para todos los objetivos ambientales que contemplen hitos a desarrollar en el horizonte temporal previsto por la Estrategia Indicativa, se anima a registrar los datos de partida para poder analizar el avance en el tiempo de dichos objetivos.
- Como sugerencia, para la Figura 1. Inversión en ferrocarriles. Sector público estatal. Periodo 2008-2018, página 16, se propone la clarificación, a pie de figura, de los acrónimos o abreviaturas recogidos en la leyenda de la gráfica tales como “MFOM”, “DGF” o “SEITT”, que entendemos se corresponden con “Ministerio de Fomento” (actualmente Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana), “Dirección General de Fomento” y “Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre”, respectivamente.

2. Objetivos del Plan

- Se propone incorporar al documento estratégico, como objetivo explícito, el incremento de recursos e inversiones en el transporte ferroviario de cercanías y mercancías, al que se hacen referencias continuas a lo largo del documento.
- Se propone la modificación de la redacción del objetivo 8 (propuestas de adición en negrita): “Incrementar el ahorro energético y la eficiencia energética del sistema ferroviario, fomentando el consumo energético proveniente de fuentes de energía renovables, maximizando su contribución a la sostenibilidad medioambiental.”

3. Principales criterios ambientales estratégicos o principios de sostenibilidad que considera que deben aplicarse

- Se propone sentar las bases de un acuerdo multisectorial que parta de esta Estrategia Indicativa para que en cualquier planificación el modelo nacional de desarrollo de infraestructuras de transporte y movilidad prime al ferrocarril por encima de las otras modalidades (carretera y aviación) mucho menos sostenibles desde el punto de vista ambiental y por su afección al clima y a la salud.

4. Sugerencias sobre las alternativas planteadas

- Se propone revisar la redacción para incluir el ámbito energético así como otros aspectos sociales y ambientales de relevancia que diferencien con claridad las dos diferentes vías propuestas.

5. Programas de actuación

- Dentro del Programa denominado 7.4 Integración Medioambiental se ha propuesto el fomento de la descarbonización y las energías renovables. En el desarrollo de este Programa se recoge lo siguiente:

Resulta necesario abordar la sustitución del consumo de combustibles fósiles por otro tipo de combustibles menos contaminantes y que, por tanto, impliquen no sólo una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, sino también la mejora de la calidad del aire, contribuyendo de este modo a alcanzar los objetivos nacionales, europeos e internacionales fijados al respecto.

No aparece justificado en el texto la necesidad de sustitución de unos combustibles fósiles por otros incluso siendo menos contaminantes. Se propone optar por las tecnologías del mercado que permitan la eliminación total de las máquinas que usen energías de origen fósil por máquinas eléctricas y contemplar el uso de tecnologías más innovadoras como las que utilicen celdas de combustible (hidrógeno).

6. Comentarios sobre los principales efectos del plan sobre el medio ambiente

- Destacar no solo la reducción del consumo de energía en el propio sistema ferroviario, sino también el efecto positivo que tendrá sobre todo el sector transporte.

7. Sugerencias a las medidas preventivas, correctoras o compensatorias que se consideren aplicables, a escala estratégica del plan, para hacer frente a los impactos anteriormente destacados

- No se recogen en el Documento Inicial Estratégico medidas preventivas, correctoras o compensatorias frente a los impactos negativos que se han destacado en el análisis sobre los efectos. Se propone su inclusión o la justificación de su omisión.

1.10.2 CONTESTACIÓN

1. Comentarios al diagnóstico ambiental aportado

- La situación energética de España y del transporte ferroviario en general se ha contemplado en el apartado 4.10 y en el 6.2 del EsAE.
- En el apartado 2.3 del EsAE se ha realizado un análisis de las interrelaciones de la Estrategia con los principales instrumentos de planificación (estrategias, planes y programas) sectoriales y territoriales que se han tenido en consideración en el estudio ambiental estratégico y que están ligados con los objetivos ambientales de la Estrategia. Entre ellas se ha incluido el Pacto Verde Europeo.
- Respecto a los objetivos ambientales:
 - o Los objetivos propuestos por la Dirección General se han tenido en cuenta tal y como se puede comprobar en el apartado 3.2 del EsAE en donde se han establecido como objetivos para el aspecto “Energía”: Reducir el consumo de energía, mejorar la eficiencia energética y fomentar el consumo de energías renovables.
 - o Los indicadores que se han propuesto para analizar la energía son: Consumo de energía del transporte ferroviario (TJ), consumo de energía por unidad de transporte (TJ/millón UT-km) y consumo de energía eléctrica (TJ).
 - o Los datos de partida de los indicadores para el año 2018 se puede consultar en el apartado 10.5 *Indicadores de seguimiento ambiental*.

- De manera general, la primera vez que aparece una abreviatura se indica cuál es su equivalencia.

2. Objetivos del Plan

- En la Estrategia Indicativa se han analizado tres escenarios diferentes: el escenario 2 está más orientado al mantenimiento y mejora de la red convencional y Cercanías, en el escenario 1 se continuará con la ampliación de la red de alta velocidad continuando con lo establecido en el PITVI y se ha definido un escenario 0 en el que las inversiones solo estarían enfocadas a mantener el funcionamiento de la red. Después de realizar un análisis multicriterio se ha concluido que el escenario 2 es la mejor opción. Este escenario 2 se ha concretado en cuatro Programas de Actuación entre cuyas actuaciones se encuentran la mejora de la red de cercanías y el fomento del transporte de mercancías.
- El objetivo 8 ha sido modificado con el objetivo de englobar la sostenibilidad ambiental total de la red ferroviaria.

3. Principales criterios ambientales estratégicos o principios de sostenibilidad que considera que deben aplicarse

- La propuesta realizada por la Dirección General excede del alcance de la Estrategia Indicativa cuyo objetivo es el desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias. Esta propuesta debería ser considerada en un instrumento de planificación que englobara a todos los medios de transporte como la Estrategia de Movilidad Sostenible y Conectada.

4. Sugerencias sobre las alternativas planteadas

- Los tres escenarios propuestos por la Estrategia Indicativa han sido comparados para lo que se han utilizado diversos criterios siendo uno de ellos la contribución al cambio climático; para valorar este criterio se han utilizado tres indicadores de los cuales dos muestran el comportamiento de cada uno de los escenarios respecto al consumo de energía y al consumo de gasóleo.

5. Programas de actuación

- La Estrategia Indicativa a través del Programa de Actuación “Desarrollo de la Red” propone la electrificación de la red y el estudio de la posibilidad del impulso del tren de hidrógeno o de baterías.

6. Comentarios sobre los principales efectos del plan sobre el medio ambiente

- En el apartado 8.2 se han analizado los efectos sobre el consumo de energía y eficiencia energética.

7. Sugerencias a las medidas preventivas, correctoras o compensatorias que se consideren aplicables, a escala estratégica del plan, para hacer frente a los impactos anteriormente destacados

- El contenido del Documento de Inicio viene determinado por el artículo 18 de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental y no establece la necesidad de incluir medidas. En este sentido, en el apartado 9 del EsAE se describen las medidas de prevención y reducción de los efectos ambientales de la Estrategia que se han considerado significativos a escala de la planificación.

1.11 SERVICIO DE GESTIÓN DEL MEDIO NATURAL. SECRETARÍA GENERAL DE MEDIO AMBIENTE, AGUA Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE. JUNTA DE ANDALUCÍA

1.11.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

El Servicio de Gestión del Medio Natural realiza las siguientes observaciones:

1. Respecto del diagnóstico ambiental:

Indica que en la matriz DAFO sobre Consideraciones Generales de la Red del Documento Inicial Estratégico no hay referencia al coste energético y de materiales que suponen las nuevas líneas, especialmente las de alta velocidad, mientras que en la matriz DAFO Transporte de viajeros, pese a que más del 85% de los viajeros que se mueven en ferrocarril lo hacen en Cercanías, no hay un análisis específico de este tipo de movimientos respecto de sus necesidades y de los posibles efectos ambientales beneficiosos que se producirían principalmente en ciudades que no cuentan con una red de este tipo.

2. Sobre los objetivos de la estrategia, realiza las siguientes observaciones:

Que la eficiencia económica y social y la sostenibilidad financiera del sistema a los que hace referencia la legislación aplicable es la clave sobre la que han de articularse ciertos criterios que provean de sostenibilidad y de autonomía al sistema, pero debería buscarse igualmente la autonomía financiera y la sostenibilidad ambiental en cada proyecto.

Por otro lado, se indica que los análisis *ex ante* y *ex post* a que se hace referencia en el objetivo 3 deberían contemplar o preverla reestructuración de ciertas líneas ya sea incrementando la frecuencia o reduciéndola y disminuyendo la velocidad de circulación en los casos en que los costes necesarios para alcanzarla no se vean correspondidos con unos retornos económicos suficientes.

Así mismo, se menciona que la rentabilidad y en cualquier caso la autonomía económica y ambiental de los proyectos debería ser otro de los objetivos estratégicos del sistema, ya que los costes ambientales no pueden estar sustentados en un flujo probable o financiación externa (UE) que pueda desaparecer y condicionar a futuro la estrategia de inversiones.

También indica que, junto al incremento de la eficiencia energética, el compromiso del uso creciente de fuentes renovables de energía (certificados con Garantía de Origen) debería quedar también contemplado para el transporte ferroviario y que los costes ambientales de la obtención de combustibles fósiles obtenidos de países situados a miles de kilómetros no son evaluados, aunque sí constituyen un elemento clave de los proyectos.

Finalmente sugiere que el objetivo establecido en El Libro Blanco del Transporte de 2011 consistente en que para 2050 se debería completar una red europea de ferrocarriles de alta velocidad, triplicar la longitud de la red existente de ferrocarriles de alta velocidad para 2030 y mantener una densa red ferroviaria en todos los Estados miembros, debería directamente descartarse, sin explicar cómo se ha llegado a esa conclusión.

3. Sobre los principales criterios ambientales estratégicos o principios de sostenibilidad que se considera que deben aplicarse se indica lo siguiente:
Que con el objetivo previsto por la Ley de Cambio Climático y Transición energética de favorecer la neutralidad de emisiones no más tarde de 2050, deberá contemplarse en todos los proyectos o en el conjunto del sistema la compra o expropiación de terrenos para su repoblación forestal con el fin de constituirse como sumideros.
Por otra parte, se indica que en los costes de un trayecto en tren ha de tenerse en cuenta el tiempo que debe trabajar un empleado tipo para poder comprar un billete para así poder comparar iguales trayectos con otros medios de transporte.
4. Sobre las alternativas planteados se indica lo siguiente:
Que se prefiere la segunda alternativa planteada al ser la más respetuosa con el medio natural, más cohesionada, más útil para el medio rural y más asequible.
5. Sobre los principales efectos (positivos y negativos) de la estrategia sobre el medio ambiente (a escala estratégica, no a la escala de los proyectos que posteriormente lo desarrollen), se indica lo siguiente:
Que debería integrarse lo más más posible de las vías a su llegada a las ciudades, soterrándolas, evitando así molestias por ruidos, vibraciones o por la emisión de sustancias contaminantes desde los trenes hacia los ciudadanos y evitando la fragmentación de las ciudades por este medio de transporte.
También se indica que el acceso de las vías a puertos, puertos secos u otros centros logísticos debería ser analizado con detalle para evaluar su impacto ambiental, especialmente frente a otros medios de transporte alternativos.
Además, se sugiere que, ya que parece que las nuevas conexiones con la Red Transeuropea de Transporte parecen se van a retrasar a 2037, merecería la pena reorientar provisionalmente los objetivos de inversión hacia la cohesión del sistema ferroviario ibérico o a nuevas redes de cercanías en grandes aglomeraciones urbanas.
Finalmente se sugiere la necesidad de hacer un análisis del transporte de mercancías con conexiones internacionales, de modo que puedan establecerse las prioridades de desarrollo de unas líneas de transporte frente a otras y, en particular frente al transporte por carretera.
6. Respecto a las medidas preventivas, correctoras o compensatorias que considera aplicables, a escala estratégica del plan, para hacer frente a los impactos anteriormente destacados se indica lo siguiente:
Mencionan que, aun considerando el transporte ferroviario como uno de los más eficientes en el uso de energía y menos contaminantes, existen posibilidades de mejora en cuanto a su afección ambiental que pueden y deben seguir implementándose.
Finalmente se proponen una serie de medidas compensatorias, además de las repoblaciones forestales, las medidas preventivas y correctoras como son el sobredimensionamiento de las obras de fábrica transversales que permitan el paso de la fauna y de propágulos vegetales, la protección y señalización adecuada de la líneas de alta tensión que impidan el choque y la electrocución de aves y quirópteros, la revegetación de los desmontes y terraplenes ocasionados por la obra que dificulten procesos de erosión, la instalación de vallados

cinérgicos que no frustren el paso de todo tipo de fauna, la traslocación de determinados individuos o comunidades vegetales que cuentan con un nivel de protección significativo y que están situados en la traza prevista del ferrocarril y la prospección para advertir la presencia de alguna especie animal.

7. Respecto de la interrelación de esta planificación y otras planificaciones sectoriales de acuerdo con el ámbito de sus competencias (planes hidrológicos correspondientes, planes de ordenación de espacios protegidos, planes locales, etc.), se indica que, si bien los proyectos ferroviarios deben extremar el cuidado en terrenos que contienen figuras de protección ambiental esto no debería impedir el acceso de la población rural a este tipo de transporte.

1.11.2 CONTESTACIÓN

1. No se ha tenido en cuenta el coste energético y de materiales que suponen las nuevas líneas en el DAFO ya que están ya están diseñadas y, algunas de ellas, se están construyendo. Sin embargo, en el análisis de escenarios realizado en el apartado 7 del EsAE al comparar los escenarios 1 y 2 con el escenario 0 sí que se ha tenido en consideración el hecho de que estos dos escenarios sí que supondrán un incremento en el consumo de energía total en el transporte ferroviario pero que es posible, que el trasvase de modo de transporte la eficiencia energética se viera mejorada al ser el tren el modo de transporte más eficiente por unidad transportada.
2. Uno de los objetivos de la Estrategia es posibilitar la sostenibilidad económica de la red; en cuanto a la búsqueda de la autonomía financiera de cada proyecto, excede del alcance de la Estrategia. Respecto a la sostenibilidad ambiental, el octavo objetivo de la Estrategia se ha modificado y ampliado el concepto no solo a la sostenibilidad energética sino a toda la red; en cuanto a que los proyectos deben ser sostenibles ambientalmente, tampoco es objeto de la Estrategia, si bien es importante señalar que los proyectos derivados de manera general y en función de sus características y lo establecido por la Ley 21/2013 serán sometidos al procedimiento de evaluación de impacto ambiental, con el consiguiente aseguramiento de su sostenibilidad ambiental.

La restructuración de las vías y de su incremento o reducción de la frecuencia está contemplado en el Programa “Renovación y Mejora de Red” y se concretará en fases posteriores.

En cuanto a la financiación de los proyectos, en el apartado 8 de la Estrategia Indicativa se analizan las fuentes y recursos para la financiación de la Estrategia.

También se ha contemplado la mejora de la eficiencia energética y el uso de energías de origen renovable.

Por último, el escenario elegido en la Estrategia está orientado a mejorar la red existente y únicamente se pondrán en valor los proyectos ya iniciados.

3. La Ley de Cambio Climático y sus objetivos han sido tenidos en cuenta en la elaboración de la Estrategia Indicativa, sin embargo se considera fuera de alcance el diseño de proyectos específicos así como sus medidas de compensación.

En cuanto a la inclusión del tiempo en los costes de un trayecto, los programas relativos al Mantenimiento y Mejora y Renovación de la Red están muy orientados a mejorar la funcionalidad de la red y a aumentar la capacidad de esta, sobre todo en el servicio de Cercanías, por lo que esto se traducirá en una mejora de los tiempos de viaje.

4. En el apartado 7 del EsAE se ha realizado una comparación de dos escenarios junto con el Escenario 0 en función de diversos criterios y se ha seleccionado el Escenario 2 ya que contribuye de una manera más sostenible a lograr los objetivos.
5. Los efectos sobre la población como el ruido, las emisiones de sustancias contaminantes o el riesgo de accidente han sido tenido en cuenta en el EsAE y se han propuesto medidas para atenuar los efectos derivados.

Respecto a los accesos a puertos, puertos secos o centros logísticos, el análisis en detalle de estos proyectos se realizará en fases posteriores de desarrollo del EsAE en donde, de manera general, se someterán al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Sobre la reestructuración de los objetivos de inversión, la Estrategia Indicativa es un documento de planificación cuyo horizonte temporal es 2026 por lo que se han ajustado los objetivos a la realidad y necesidades para el plazo indicado.

En cuanto a la realización de un análisis más detallado del transporte de mercancías y las conexiones internacionales está fuera de alcance de la Estrategia Indicativa.

6. En el apartado 9 del EsAE se han propuesto numerosas medidas para reducir los efectos ambientales que pueda generar la Estrategia Indicativa.
Respecto a las medidas compensatorias, en el último párrafo del apartado 9.2.7 también se ha señalado que en ciertos casos se deberán adoptar medidas compensatorias de acuerdo a lo señalado en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
7. Tal y como se menciona en el apartado sobre medidas, los nuevos trazados que se diseñen deberán adaptarse en la medida de lo posible a la configuración del terreno con el objetivo de reducir lo máximo posible los efectos ambientales negativos y se deberá evitar la afeción a los espacios naturales de interés. Sin embargo, esto no es óbice para impedir el acceso de la población rural a este tipo de transporte y de hecho uno de los objetivos clave de la Estrategia es incrementar la accesibilidad y de cohesión social a través del sistema ferroviario.

1.12 SERVICIO DE GESTIÓN DE DOMINIO PÚBLICO HIDRÁULICO Y CALIDAD DE AGUAS. SECRETARÍA GENERAL DE MEDIO AMBIENTE, AGUA Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE. JUNTA DE ANDALUCÍA

1.12.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Desde el Servicio de Gestión de Dominio Público Hidráulico y Calidad de Aguas se indica que el Documento Inicial Estratégico adolece de una propuesta de objetivos ambientales relacionados con la red hidrológica existente y una propuesta de indicadores, aun tratándose de corredores ecológicos de

suma importancia que sufren el impacto negativo de las infraestructuras ferroviarias. También se indica que en cumplimiento de la normativa de aguas vigente, tanto en el mantenimiento y conservación de la red ferroviaria como en el desarrollo de las nuevas infraestructuras ferroviarias, debería tenerse en cuenta no solo las obras a ejecutar sino la corrección de los impactos sobre la red hidrológica sufridos por la obras ejecutadas en su día y las necesidades de actuaciones encaminadas a recuperar continuidad longitudinal y lateral de cauces, actuaciones sobre drenajes obsoletos o deficitarios, orientación y disposición de puentes, ocupación del dominio público hidráulico y servidumbres, zonas inundables, etc.

1.12.2 CONTESTACIÓN

En el EsAE se han incluido dos objetivos relacionados con el medio hidrológico: “Prevenir el deterioro de las masas de agua (superficiales y subterráneas)” y “Procurar la conservación de los valores de los ecosistemas acuáticos continentales superficiales y subterráneos”; además, se ha añadido otro objetivo sobre riesgos “Minimizar la vulnerabilidad de las infraestructuras derivadas de la Estrategia ante riesgos de accidentes graves o catástrofes” que está relacionado principalmente con el riesgo de inundación.

Asimismo, se han analizado los efectos sobre el medio hidrológico que podría generar la Estrategia y se han propuesto medidas para atenuar los efectos, aunque la mayoría de ellas están enfocadas en la fase de proyectos, ya que están muy asociadas a la ocupación del suelo.

1.13 DEPARTAMENTO DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS. SECRETARÍA GENERAL DE MEDIO AMBIENTE, AGUA Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE. JUNTA DE ANDALUCÍA

1.13.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

El Departamento de Espacios Naturales Protegidos ha informado lo siguiente:

1. En cuanto al diagnóstico ambiental informa que en el documento de “Borrador Inicial”, en el punto 1 (Introducción), en cuanto a las líneas maestras sobre las que se formula la Estrategia Indicativa, sobre las enfocadas a la Política de Transportes, en el último párrafo de la página 6, donde dice: “...de los usuarios.”, debería decir: “...del interés general, prevaleciendo el principio de cautela en la toma de decisiones”, y sobre las enfocadas a la sostenibilidad, en el primer párrafo de la página 7, debería añadirse: “En aplicación de sus tres principios básicos: Reducir / Reciclar / Reutilizar”.

Por otro parte, de acuerdo con lo informado por el Departamento de Espacios Naturales Protegidos, en el punto 4 (Diagnóstico sobre el estado actual de la Red), debería incluirse un nuevo apartado específico denominado: “4.4. (Diagnóstico ambiental)”, e indica que este apartado se estructure en una serie de epígrafes, como consumo de agua y energía, fragmentación del hábitat, etc.

Así mismo, el Departamento de Espacios Naturales indica que para abordar adecuadamente el nuevo apartado 4.4. resulta necesario enmarcar adecuadamente el fenómeno del “cambio climático” en relación con el concepto de “cambio global”, que define como el conjunto de alteraciones científicamente registradas durante los últimos años en el funcionamiento de los ecosistemas y el comportamiento de las especies a nivel planetario, provocadas entre otras posibles causas por el efecto de la dinámica demográfica y la creciente demanda de recursos naturales de la especie humana, que tienen repercusiones e implican un riesgo cierto para su propia supervivencia”. También propone que se consideren una serie de “Premisas” para abordar el diagnóstico, como que el “cambio climático” constituye una de las manifestaciones del “cambio global”, o que el “cambio climático” es un efecto y no una causa.

2. Respecto a los objetivos de la Estrategia, según el Departamento de Espacios Naturales Protegidos lo que previamente ha indicado sobre el Diagnóstico implica la ampliación de los Objetivos Estratégicos en una serie de nuevos objetivos que enumera, como Corregir las incidencias ambientales negativas provocadas por el desarrollo de la actividad de la Red Ferroviaria de Interés General diagnosticadas, y prevenir las nuevas afecciones que pudieran generarse, etc.

Asimismo, el Departamento sugiere que los nuevos Objetivos Estratégicos deberán incorporarse en el punto 2, apartado 2.1. (Objetivos de la Estrategia Indicativa) del Documento Inicial Estratégico aportado y que, igualmente, implicaría la ampliación de los Objetivos específicos ambientales relacionados en el epígrafe 2.2.2. de este documento, incorporándolos en el cuadro de la página 15, a la que debería añadirse una nueva columna con las “Líneas Estratégicas” diseñadas para su adecuada implementación.

3. En cuanto a los principales criterios ambientales estratégicos o principios de sostenibilidad que se considera que deben aplicarse, el Departamento indica que para alcanzar los nuevos Objetivos Estratégicos de carácter ambiental que se indican anteriormente, propone una serie de “Líneas Estratégicas”.
4. En cuanto a las alternativas planteadas, el Departamento considera que en los puntos 3, 5 y 6 (Escenarios y alternativas programáticas) del Borrador Inicial aportado, para el Escenario 2 deberían incluirse al menos tres alternativas de ejecución de la Estrategia Indicativa (además de la “Alternativa 0”), y evaluarse mediante una “Matriz Comparada de Impactos”.

Asimismo, el Departamento indica que, tanto en el Borrador de la Estrategia como en el Documento Inicial Estratégico aportados, debería incluirse un apartado de “Normativa de aplicación”, donde se reproduzca la definición de conceptos establecida en el Anexo de la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición energética en Andalucía, y de aquellos otros relacionados con el objeto de la planificación establecida en el artículo 3 de la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y Biodiversidad. También opina que debería incluirse un apartado de “Ámbito de actuación”, donde se hiciese constar que, dentro del ámbito general de aplicación de la Estrategia Indicativa, se encuentra implantada una amplia red de espacios naturales protegidos bajo diferentes figuras legales, reguladas por acuerdos internacionales, por la normativa europea, nacional, autonómica y local, y recuerda que los tipos de espacios

naturales protegidos quedan definidos en los artículos 28, 30, 42.2. y 50 de la Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y Biodiversidad, además de otras figuras definidas por las legislaciones específicas de cada una de las Comunidades Autónomas. El Departamento también sugiere que, en este apartado, se definan los ámbitos territoriales sobre los que, por motivos ambientales, no deberán implantarse las nuevas infraestructuras e instalaciones de la Red Ferroviaria de Interés General que se deriven de la implementación de la Estrategia Indicativa (Zonas de Exclusión), y ámbitos preferentes para su emplazamiento (Zonas de Inclusión), según una serie de “Criterios de Selección de los ámbitos de actuación” que enumera.

Así mismo, el Departamento indica que deberán incorporarse en el Documento Inicial Estratégico aportado una serie de “Medidas o Líneas Estratégicas, como declarar “Zonas de Exclusión” para el establecimiento de las nuevas infraestructuras e instalaciones que se deriven la implementación de la presente Estrategia Indicativa, etc.

5. En cuanto a los principales efectos (positivos y negativos) de la estrategia sobre el medio ambiente (a escala estratégica, no a la escala de los proyectos que posteriormente se desarrollen), el Departamento indica que en el punto 5 (Potenciales Impactos Ambientales) del documento Inicial Estratégico aportado, debería incluirse una evaluación de los impactos ambientales de la actual Red Ferroviaria de Interés General, que debe tener en cuenta todos los mencionados anteriormente.
6. En cuanto a las medidas preventivas, correctoras o compensatorias que considera aplicables, a escala estratégica del plan, para hacer frente a los impactos anteriormente detectados, el Departamento indica que en el punto 5 (Potenciales efectos ambientales) del Documento Inicial Estratégico aportado, debería incluirse un apartado específico denominado: “5.1. Medidas Preventivas”, donde se integrarán los Criterios (C) y Medidas (M) anteriormente indicadas y que debería incluirse un apartado específico denominado: “5.2. Medidas Correctoras” y un apartado “5.3. Medidas Compensatorias”, donde se integrarían una serie de medidas que propone en su informe.
7. En cuanto a la interrelación de esta planificación y otras planificaciones sectoriales (planes hidrológicos correspondientes, planes de ordenación de espacios protegidos, planes locales, etc.), el Departamento indica que en el punto 5 (Potenciales efectos ambientales) del Documento Inicial Estratégico aportado, deberán tenerse en cuenta, entre otros, los siguientes elementos de interacción de la Estrategia Indicativa con la política medioambiental en la Comunidad Autónoma de Andalucía: 1º. Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA y Red Natura 2000). 2º. Estrategias de Conectividad Ecológica en Andalucía (Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía). 3º. Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad.

Asimismo indica que en el punto 7 del documento de Borrador Inicial (diagnóstico y alcance) aportado, debería incluirse un nuevo apartado: “7.5. (Esquema general de desarrollo del proceso de planificación a escala territorial)” y que en el punto 7 del documento de Borrador Inicial (diagnóstico y alcance) aportado, debería incluirse un nuevo apartado: “7.6. (Sistema de

Seguimiento y Evaluación)”, desarrollando pormenorizadamente el contenido de estos apartados.

1.13.2 CONTESTACIÓN

1. Lo señalado por el Departamento se refiere al Documento de Inicio de manera específica, pero se ha tenido en cuenta en el Estudio Ambiental Estratégico.

En el EsAE se ha incluido un completo diagnóstico ambiental en el apartado 4 *Aspectos relevantes del medio* y en el 6 *Identificación de problemas ambientales existentes que sean relevantes para la Estrategia Indicativa* en el que se han analizado todos los aspectos ambientales relevantes para el desarrollo de la Estrategia Indicativa, incluido el cambio climático.

2. El octavo objetivo de la Estrategia Indicativa estaba enfocado solo a la sostenibilidad energética, pero se ha considerado necesario modificarlo para que englobe toda la sostenibilidad ambiental de modo que también incluya aspectos relativos a la integración ambiental.

Asimismo, el EsAE en su apartado 3.2 ha definido una serie de objetivos relacionados con todos los aspectos ambientales o poblaciones de interés.

3. Se considera que las líneas estratégicas indicadas por el Departamento están incluidas dentro de las actuaciones sobre aseguramiento de la integración ambiental en el entorno ferroviario. Además, el EsAE también ha incluido numerosas medidas que permitirán el desarrollo de la red ferroviaria, tanto durante su fase de construcción como de operación, de una forma sostenible y respetuosa con el territorio y la población.

4. Efectivamente se ha incluido el Escenario 0 en la comparación de escenarios y se ha utilizado una matriz en la que se ha comparado la evolución de diferentes indicadores de cada uno de los escenarios.

El Departamento de Espacios Naturales realiza una serie de recomendaciones al Documento de Inicio que han sido tenidas en cuenta en la elaboración del Estudio Ambiental Estratégico, si bien para la elaboración de este se han seguido las directrices del Documento de Alcance. De este modo, por ejemplo, no se ha incluido un apartado de Normativa de Aplicación, pero sí que se ha incluido un apartado “Marco de referencia internacional, comunitaria y nacional” en donde se presenta el marco de referencia internacional, comunitario y nacional con la síntesis de los objetivos ambientales relacionados con la Estrategia Indicativa.

En el apartado 4.5 se realiza un estudio sobre los diferentes espacios naturales protegidos en donde se han incluido diversas ilustraciones que permiten comprender mejor el ámbito de su localización.

Respecto a la propuesta de zonas de exclusión, la Estrategia Indicativa es un documento de planificación que establece un marco general de prioridades y en donde no se territorializa ningún actuación por lo que no se establecido zonas de exclusión que deberán ser propuestas en el desarrollo de los proyectos. Sin embargo, sí que se han establecido algunas orientaciones para evitar afecciones importantes como, por ejemplo, en el apartado 9.7 *Medidas para evitar y reducir los efectos sobre la biodiversidad, áreas protegidas, flora y fauna silvestre* se señala

que en el desarrollo de las nuevas líneas de red se deberá evitar la ocupación de espacios naturales de interés.

5. En el apartado 8 del EsAE se han estudiado con el grado de detalle ajustado a la Estrategia Indicativa todos los efectos que pueda generar este instrumento.
6. En el apartado 9 del EsAE se describen las medidas de prevención y reducción de los efectos ambientales de la Estrategia que se han considerado significativos a escala de la planificación. El capítulo se ha estructurado en tres partes: en una primera se destacan las medidas ya incorporadas al propio instrumento de planificación; en la segunda se realiza una propuesta de medidas correctoras y adicionales cuya aplicación será paralela al desarrollo de las actuaciones de la Estrategia; en la tercera se incluye un breve análisis relativo a la viabilidad económica de las medidas propuestas. Para elaborar este apartado se ha seguido las indicaciones del Documento de Alcance.
7. En el apartado 2.3 del EsAE se ha realizado una completa revisión de todos los instrumentos de planificación que podrían interaccionar con la Estrategia Indicativa. Concretamente se ha tenido en cuenta los mencionados por el Departamento de Espacios Naturales: el Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía y la Estrategia Andaluza de Gestión Integrada de la Biodiversidad. Sin embargo, no se ha considerado los planes de gestión específicos de los Espacios Naturales ni de la Red Natura 2000 de Andalucía ya que se considera que estos deberán ser considerados en detalle en las etapas siguientes del proceso de autorización de proyectos específicos que se deriven de la Estrategia Indicativa.

Los comentarios realizados por el Departamento de Espacios Naturales hacen referencia al Documento de Inicio; en cualquier caso, en el EsAE se ha seguido el índice propuesto por el Documento de Alcance acorde con el Anexo IV de la Ley 21/2013 de evaluación ambiental por lo que se ha incluido un apartado 10 en el que se define un Programa de Vigilancia Ambiental en el que se propone la realización de un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución de las medidas previstas en la Estrategia Indicativa; mientras que el apartado propuesto por el Departamento relativo al “Esquema general de desarrollo del proceso de planificación a escala territorial” no ha sido incluido.

1.14 CONSEJERÍA TÉCNICA EN MATERIA DE PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN AMBIENTAL. CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. JUNTA DE ANDALUCÍA

1.14.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Las observaciones realizadas por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía se han dividido en distintas partes:

Consideraciones relativas a la coherencia con la planificación de infraestructuras del transporte en Andalucía

En primer lugar, en su alegación la Consejería indica los planes de infraestructura del transporte vigentes o en tramitación en Andalucía y los describe brevemente:

- Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad en Andalucía (PITMA 2021-2027), formulado por Acuerdo de 21 de mayo de 2019.
- Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2020 (PISTA 2020), aprobado por Decreto 191/2016, de 27 de diciembre.
- Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB 2014-2020) aprobado por Decreto 9/2014, de 21 de enero.
- Planes de Transporte Metropolitanas, actualmente en redacción.
- Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad en Andalucía (PITM 2021-2027), actualmente en redacción y que sustituirá al PISTA 2020.

Según indica la Consejería, los objetivos planteados en la Estrategia son considerados coherentes con las líneas que materia ferroviaria plantea el PITMA.

Asimismo, la Consejería recuerda que la red ferroviaria andaluza presenta deficiencias en cuanto a estándares de longitud, pendientes o electrificación, así como en la conexión con el sistema logístico con el exterior, lo cual supone una cuota muy reducida en el reparto modal en viajeros y mercancías y que, por tanto, considera necesario evitar nuevas reducciones de servicios, así como realizar una revisión del mapa ferroviario andaluz y su conexión con el resto de la península, priorizando el impulso del corredor mediterráneo en su tramo litoral, Almería-Granada, así como el tramo central Algeciras-Bobadilla-Antequera, entre otros.

En lo que respecta a las mercancías, la Consejería resaltar que España se sitúa a la cola en el transporte ferroviario de mercancías en Europa, por lo que considera fundamental mejorar las conexiones con los Nodos de la Red Básica.

Así mismo, recuerda que los Corredores Europeos de la Red Básica (Core Network) que discurren en parte por Andalucía, Atlántico y Mediterráneo, están integrados por las actuaciones de máxima importancia estratégica de la Red Transeuropea de Transporte TEN-T, que deberán cumplir con todos los criterios de interoperabilidad establecidos actualmente para el horizonte 2030 (con las directrices que marca la Directiva RECAST y el Reglamento 131 5/2013).

Según indica la Consejería, estos dos corredores deberían estructurar adecuadamente el conjunto del sistema portuario y logístico de Andalucía, ya que conectarían directamente tanto los puertos de Bahía de Algeciras (principal nodo portuario de Andalucía), Almería y Sevilla, como las áreas logísticas de Sevilla, Bahía de Algeciras, Antequera y Córdoba (todos ellos incluidos como nodos de la red principal), así como los nodos de Almería, Granada y Jaén (pertenecientes a la red global), Los enlaces con los corredores se realizan de forma directa desde Bahía de Cádiz y Huelva vía Sevilla, y desde Málaga vía Antequera, quedando únicamente el Puerto de Motril sin conexión ferroviaria.

A continuación, la Consejería destaca la importancia del Puerto de la Bahía de Algeciras, que es el mayor de España, y la creciente importancia del resto de puestos de Andalucía, recordando que aún persisten las deficiencias en la accesibilidad a los puertos, y que, en particular, quedan por resolver las

conexiones ferroviarias en los puertos de Almería y Motril y mejorar las conexiones en los otros puertos, especialmente Algeciras.

Así mismo, la Consejería indica que el PITMA recoge como aspecto fundamental el potenciar el sistema ferroviario frente a la carretera para el transporte de mercancías, considerando esencial que se faciliten las conexiones adecuadas con los puertos y los nodos de la red logística de Andalucía y que la diagnosis del PITMA concluye, de acuerdo a lo anterior, que el sistema logístico planificado no ha podido desarrollarse en parte por la ausencia de conexiones ferroviarias adecuadas, por lo que desde el PITMA se solicitará que no se agote el plazo máximo para la finalización de los corredores ferroviarios europeos 2030), y que se terminen en Andalucía al menos durante el periodo de implementación de la Estrategia (2026).

También se indica que el PITMA destacará la necesidad de abrir nuevas líneas de media distancia (previo análisis de rentabilidad) para subsanar las necesidades concretas detectadas, así como favorecer las conexiones ferroviarias con el exterior, hasta ahora muy deficientes excepto con Madrid.

Asimismo, la Consejería destaca la necesidad de fomentar las líneas de cercanías, mejorando las existentes y abriendo otras nuevas, siempre de forma coordinada con las iniciativas que ya está impulsando la Junta de Andalucía.

Por otra parte, en relación con el Programa de Integración Ambiental, la Consejería indica que las líneas de actuación que se apuntan en la Estrategia, relativas a la eficiencia energética, reducir la contaminación acústica, la adaptación y resiliencia al cambio climático y la integración en el entorno, son líneas que están actualmente en el PISTA y se están desarrollando en el PITMA en redacción.

Respecto al capítulo de inversiones y financiación, la Consejería indica que, si se propone cambiar el modelo de movilidad hacia un sistema más sostenible, resulta conveniente realizar una comparativa de la inversión en el transporte ferroviario y en la red viaria, en el pasado, y en lo que se programa o prevé a futuro y que, además, deberían hacerse previsiones en la movilidad de personas y mercancías, y ponerlas en relación con las inversiones previstas y su evolución.

Por último, la Consejería indica que desde el PITMA se pretende impulsar la coordinación entre administraciones en esta materia, por lo que se considera que, en el desarrollo de los aspectos relativos a Gobernanza y Seguimiento, deberán preverse los mecanismos o instrumentos necesarios para que desde el Estado se facilite la coordinación y colaboración interadministrativa.

Consideraciones desde el punto de vista de la ordenación del territorio.

La Consejería formula las siguientes observaciones:

1. Que tanto el Borrador del plan como el Estudio Ambiental Estratégico son coherentes con parte de los planteamientos de la planificación territorial andaluza expresados en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) aprobado por Decreto 206/2006, de 28 de noviembre.

2. Que el POTA contiene una serie de objetivos, líneas estratégicas y determinaciones dirigidas a establecer un modelo de articulación regional tanto internamente como con el exterior, a través del sistema intermodal de transportes
3. Que el POTA establece también la necesidad de completar la red ferroviaria andaluza, mediante los corredores ferroviarios tanto transversales como longitudinal para garantizar el acceso a prestaciones ferroviarias de alta calidad al conjunto de los Centros Regionales y Sistema de Ciudades Medias, y superar así algunos de los estrangulamientos que todavía hay en el territorio andaluz, por lo que establece como prioridades territoriales completar la red de Alta Velocidad en el eje transversal de Andalucía (Ayamonte-Huelva-Sevilla-Bobadilla-Granada- Almería), Cádiz-Sevilla, Córdoba-Jaén-Madrid, Algeciras-Bobadilla, cierre del corredor Mediterráneo, conexión con el Levante, entre otros, lo que requeriría completar el esfuerzo inversor para poder avanzar adecuadamente en la constitución de un esquema de articulación física de Andalucía bien conectado y de carácter intermodal.
Igualmente, que el POTA plantea la necesidad de garantizar la operabilidad de la red para el transporte de mercancías mediante la conexión de todos los puertos de interés general de Andalucía y los ámbitos principales de generación de mercancías con el exterior, poniendo énfasis en las líneas Algeciras-Bobadilla, Huelva-Zafra y el ramal directo con el puerto de Sevilla.
4. Que la planificación territorial de ámbito subregional vigente contiene determinaciones en relación con la necesidad de actuar sobre infraestructuras ferroviarias.
5. Que el Documento de inicio contempla entre los instrumentos de planificación sectorial con incidencia en la Estrategia indicativa del Desarrollo, Mantenimiento y Renovación de la infraestructura, un conjunto de planes de ámbito estatal y que sería conveniente que en el desarrollo de la Estrategia se considere específicamente tanto la planificación territorial como la de transportes autonómica en aras a la sinergia entre ambos niveles de planificación.
6. Que aunque la Estrategia incluye entre dichos instrumentos al Convenio Europeo del Paisaje, en Andalucía se dispone de la Estrategia de Paisaje de Andalucía (EPA), aprobada en 2012, como instrumento autonómico de referencia en materia de paisaje, elaborada en cumplimiento del Convenio Europeo del Paisaje, que incorpora desde una perspectiva integradora objetivos de calidad paisajística y líneas básicas de acción orientadas a consolidar el compromiso de las políticas públicas con el paisaje y recoge entre sus objetivos, la necesidad de seguir avanzando en la cualificación de las infraestructuras de transporte.
7. Finalmente, que considera que la Estrategia Indicativa del Desarrollo, Mantenimiento y Renovación de la Infraestructura Ferroviaria es una actividad de planificación con incidencia territorial al hacer referencia a materias de planificación recogidas en el Anexo de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (puntos 15 y 16) y, conforme a los principios de coordinación y cooperación, el artículo 29.1 de dicha Ley establece la necesidad de solicitar informe preceptivo del órgano competente en materia de ordenación del territorio de la Junta de Andalucía, con carácter previo a la aprobación de la actividad de planificación.

Comentarios al diagnóstico ambiental.

La Consejería recomienda complementar la "Propuesta de indicadores" relacionados con 'Objetivos Ambientales de la Estrategia indicativa', con otra batería de indicadores que se mantengan como instrumentos de gestión, seguimiento y evaluación del plan con objeto de identificar el estado actual de la situación, en lo que a las infraestructuras y servicios de la infraestructura ferroviaria se refiere. Para ello, indica que la definición de los indicadores debería incluir una descripción exacta del indicador, el efecto ambiental que se pretende medir con este indicador, fuente de la que se obtiene y valores de partida.

Sugerencias a los objetivos del plan.

La consejería indica que los ocho grandes objetivos estratégicos orientados a garantizar el desarrollo, mantenimiento y renovación óptimo y eficiente de la infraestructura ferroviaria deben fijar el marco para el establecimiento de mecanismos de seguimiento y evaluación de dichos objetivos, marcando las prioridades y fijando los logros esperados en el largo y mediano plazo, de forma que sea la antesala del control de la gestión y, en la medida de lo posible, puedan ser cuantificados.

Principales criterios ambientales estratégicos o principios de sostenibilidad que se considera que deben aplicarse.

La consejería recomienda incluir entre los principios favorecer la implantación de sistemas de gestión ambiental en las organizaciones de acuerdo con la ISO 14001/2004 o el Reglamento Europeo EMAS 761/2001 que permita adaptarse optimizar y realizar el seguimiento y control en materia de Sostenibilidad, con enfoque proactivo que vaya más allá del cumplimiento de los requisitos reglamentarios, garantizando que no sólo cumple, sino que continuará cumpliendo los requisitos legales y de su política.

Sugerencias sobre las alternativas planteadas

La Consejería indica que, si bien se valora positivamente que, para lograr los objetivos estratégicos pretendidos, la Estrategia Indicativa se decante por el Escenario 2, y se alinee con la tendencia en otros países europeos del entorno, para lograr la transición ecológica y energética de los sistemas de transporte, echa en falta una evaluación aproximada de los efectos, que sirva para justificar los porcentajes más convenientes (como el 'Informe Duron', en el caso francés)

Comentarios sobre los principales efectos del plan sobre el medio ambiente a escala estratégica.

La Consejería propone que el análisis de los efectos se realice en función de si son primarios, secundarios, sinérgicos, a corto, a medio o a largo plazo.

Sugerencias a las medidas preventivas, correctoras o compensatorias que se consideran aplicables, a escala estratégica del plan

La Consejería considera imprescindible, para la evaluación de los efectos e impactos producidos por las diferentes medidas, el Sistema de indicadores citado anteriormente.

1.14.2 CONTESTACIÓN

Consideraciones relativas a la coherencia con la planificación de infraestructuras del transporte en Andalucía

Respecto a los planes que la Viceconsejería señala que hay que tener en consideración, en el apartado 2.3 *Relaciones de la Estrategia Indicativa con otros Planes y Programas pertinentes* se ha considerado el Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad en Andalucía que actualmente está en redacción. Por el contrario debido a la escala del Plan no se ha tenido en cuenta ningún Plan de Transporte Metropolitano ni tampoco ninguno relacionado con la bicicleta.

El resto de consideraciones realizadas en la consulta, no procede respuesta.

Consideraciones desde el punto de vista de la ordenación del territorio.

Respecto a los planes que la Viceconsejería señala que hay que tener en consideración, en el apartado 2.3 *Relaciones de la Estrategia Indicativa con otros Planes y Programas pertinentes* se ha considerado tanto el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) como la Estrategia de Paisaje de Andalucía.

Para el resto de consideraciones realizadas en la consulta, no procede respuesta.

Comentarios al diagnóstico ambiental.

En el apartado 10.5 *Indicadores de seguimiento ambiental* se ha incluido un batería de indicadores en el que se indica el efecto ambiental que pretende medir, la fuente y los valores de partida así como la tendencia esperada en aplicación de la Estrategia Indicativa.

Sugerencias a los objetivos del plan.

No procede respuesta

Principales criterios ambientales estratégicos o principios de sostenibilidad que se considera que deben aplicarse.

La Estrategia Indicativa está orientada al desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria y no se aborda en ningún caso la explotación de la misma por lo que la implantación de los sistemas de gestión ambiental en las organizaciones excede del alcance del mismo.

Conviene señalar que de acuerdo a la Memoria Ambiental de Adif de 2019, Adif posee las siguientes certificaciones.

Ilustración 1 – Certificación ISO 14001 en el conjunto de Adif y Adif-Alta Velocidad

Ámbito	Alcance	Certificado
Adif	<ul style="list-style-type: none"> - La gestión del mantenimiento de la plataforma, vías e instalaciones ferroviarias. - La explotación de las estaciones de viajeros y centros logísticos de mercancías. - La administración de la circulación en la RFIG. - La gestión de depósitos de combustible. 	AENOR GA-1999/0142-001/00
Adif-Alta Velocidad	<ul style="list-style-type: none"> - Control y vigilancia del cumplimiento de las condiciones ambientales establecidas en las DIA, en los Planes de Vigilancia Ambiental y requisitos aplicables en las actividades de construcción de infraestructura e instalaciones ferroviarias - La dirección y coordinación de la redacción de estudios y proyectos de la infraestructura e instalaciones ferroviarias. 	AENOR GA-1999/0142-002/00

* Tras la segregación de Adif y Adif-Alta Velocidad, en el año 2015 se reorganizó el certificado del SGA, diferenciando únicamente las dos entidades.

Fuente: Memoria Ambiental de Adif 2019

Sugerencias sobre las alternativas planteadas

En el apartado 7 del EsAE se ha realizado una comparación de tres escenarios, incluido el escenario 0, en función de una serie de criterios y finalmente se ha seleccionado el escenario 2.

Comentarios sobre los principales efectos del plan sobre el medio ambiente a escala estratégica.

En el apartado 8 se han analizado todos los efectos ambientales incluyendo los sinérgicos, los de carácter más global, los efectos positivos y negativos, a corto plazo o a medio cuando se desarrollen las actuaciones derivadas del Plan.

Sugerencias a las medidas preventivas, correctoras o compensatorias que se consideran aplicables, a escala estratégica del plan

Para la comparación de los escenarios se ha tenido en cuenta una batería de indicadores que posteriormente se utilizarán para realizar el seguimiento del Plan.

1.15 DIRECCIÓN GENERAL DE ECONOMÍA DIGITAL E INNOVACIÓN. CONSEJERÍA DE TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA, INDUSTRIA, CONOCIMIENTO Y UNIVERSIDADES. JUNTA DE ANDALUCÍA

1.15.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General realiza las siguientes observaciones:

1. En relación a la afección de planes se echa en falta la evaluación del impacto en el Plan Estratégico Nacional "España Digital 2025".
2. Se recomienda un análisis más detenido del impacto del Real Decreto 330/2016 sobre el impacto en el desarrollo y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias. En ese sentido conviene destacar la gestión de las solicitudes de acceso por operadores, cuya consideración que podrían incluirse dentro de los programas de actuación recogidos en la Versión Inicial de la Estrategia.
3. Acondicionamiento y puesta en valor de las infraestructuras.

Se plantea la posibilidad de no solo limitarse a cumplir con las posibles obligaciones de acceso infraestructuras físicas susceptibles de alojar redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad, sino diseñar, prever y acondicionarlas para tener una oferta atractiva para que las operadoras puedan usarlas para el despliegue de sus redes.

Más allá de las catenarias, podrían, por ejemplo, preverse infraestructuras como canalizaciones o puntos de acceso físico para facilitar la implantación de nodos 5G conectados con fibra óptica. En consecuencia podría tener impacto también en el programa de actuación orientado a la renovación y mejora de la red descrito en la Versión Inicial de la Estrategia.

4. Corredores 5G

La explotación de infraestructuras ferroviarias susceptibles de alojar redes de comunicaciones electrónicas permitirá además el desarrollo de “Corredores de 5G” y la posibilidad de acceder a instrumentos de financiación específica para el desarrollo de este tipo de proyectos.

1.15.2 CONTESTACIÓN

1. La Agenda 2025 no ha sido incluido en el análisis de los planes y programas realizado en el apartado 2.3 del EsAE ya que no se ha considerado que exista interrelación con la Estrategia Indicativa y, además, no estaba incluida en el listado recomendado por el Documento de Alcance.
2. El Real Decreto está orientado fundamentalmente a proyectos concretos por lo que será tenido en cuenta en el futuro desarrollo de la Estrategia Indicativa.
3. Respecto al acondicionamiento y puesta en valor de las infraestructuras, lo señalado por la Dirección General de Economía también está orientada fundamentalmente a los proyectos por lo que será tenida en cuenta en el futuro desarrollo de la Estrategia Indicativa.
4. La Estrategia Indicativa tiene como objetivo el desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General por lo que los aspectos relativos a la explotación de las infraestructuras están fuera del alcance de este instrumento.

1.16 DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA Y ORDENACIÓN FARMACEÚTICA. CONSEJERÍA DE SALUD Y FAMILIAS. JUNTA DE ANDALUCÍA

1.16.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Respecto al contenido del documento ambiental

Se señala que el estudio deberá contener un análisis de los impactos que el plan puede suponer sobre la población y la salud. Para facilitar la comprensión del concepto salud, debería descartarse el concepto en desuso de “ausencia de enfermedad/molestias” y optar por uno más amplio en el que se piense en “bienestar físico y social”.

En este sentido, la Estrategia propuesta no solo podría tener efectos negativos sobre poblaciones (por ejemplo: ruido, especialmente nocturno, contaminación provocada por la fase de obras, efecto barrera

a su paso por ciudades), también positivos (principalmente la reducción de los niveles de contaminación del aire por reducción del transporte privado motorizado, que conlleva una reducción de la carga de enfermedades relacionadas con la emisión de gases y partículas contaminantes emitidos por vehículos a motor, y reducción de accidentes).

Se indica también que la salud debe entenderse como un estado colectivo más que individual, prestando especial atención a posibles situaciones de inequidad en la exposición a determinados riesgos para la salud por parte de los colectivos. En este caso para reducir inequidades, se podrían priorizar las acciones de renovación, mejora y/o nueva construcción previstas en la Estrategia, una vez identificadas:

- Poblaciones sobre las que existe una desigualdad significativa en cuanto al acceso a infraestructuras ferroviarias, que impide una adecuada cohesión territorial y social.
- Poblaciones expuestas a altos niveles de contaminantes derivados de un tráfico intenso, normalmente áreas metropolitanas.
- Poblaciones expuestas a niveles de ruido (diurnos y nocturnos) por encima de los recomendados/permitidos.

Para ello se podría comparar los datos demográficos, económicos, sociales o sanitarios de la población objeto de estudio con los de una población de referencia, como pudiera ser poblaciones vecinas o similares, o la población de ámbito provincial, regional o estatal, así como consultar estudios realizados por organismos de reconocido prestigio sobre la existencia o no de poblaciones en riesgo de exclusión en su ámbito.

Respecto a la amplitud con la que deben analizarse los impactos sobre la salud

Se señala que un plan de estas características tiene influencia sobre la salud de la población, siendo ésta con toda seguridad uno de sus objetivos (implícitos). De hecho, el plan prevé realizar modificaciones en el entorno que son susceptibles de producir impactos sobre la salud de la población que desde el punto de vista de la salud están relacionadas con:

- Una movilidad más sostenible tanto para viajeros como para mercancías, lo que repercute en la reducción de la emisión de gases contaminantes y partículas derivadas del tráfico motorizado que afectan a la salud de la población.
- Una reducción en la accidentabilidad derivada tanto de la reducción del transporte privado motorizado (personas y mercancías) y de las mejoras previstas en seguridad, digitalización y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias.
- Una óptima cohesión territorial que puede favorecer además el desarrollo económico de zonas con especiales necesidades en este sentido.

En cuanto al nivel de detalle

En cuanto al nivel de detalle con que deben ser analizados los anteriores impactos, resulta fundamental indicar que la misma estará relacionada con la relevancia de los mismos y no con su sentido, ya que se deben atender tanto los impactos positivos como los negativos. Si lo desea, tienen a su disposición en la página web sobre Evaluación de Impacto en Salud de la Consejería de Salud y Familias.

En cuanto al grado de especificación

Se considera que se debe incluir al menos los siguientes contenidos:

- Incluir dentro del diagnóstico ambiental datos iniciales que definan las cuestiones directamente relacionadas con la salud, en especial: niveles de inmisión de contaminantes atmosféricos y de ruido, que permita detectar zonas de alta intensidad de tráfico y priorizar actuaciones, niveles de accidentabilidad asociada al tráfico de mercancías, al tráfico de vehículos privados y al transporte público de viajeros y número puntos negros en infraestructuras ferroviarias.
- Incluir dentro de los criterios ambientales estratégicos objetivos directamente relacionados con la salud, usando indicadores que puedan comparar niveles iniciales y finales con el fin de medir la eficacia de las medidas introducidas (niveles de inmisión de NO₂, partículas, niveles de ruido, accidentes o muertes por accidentes, pasos a nivel...).
- Tener en cuenta a la población más desfavorecida en la formulación de alternativas, de forma que se puedan aprovechar oportunidades para reducir inequidades ya existentes o, al menos, que no se produzcan inequidades en la distribución de impactos (por ejemplo, priorizar actuaciones en aquellas zonas donde la calidad del aire es peor, pero que no incidan negativamente en el empleo de población con tasas altas de desempleo).
- Evaluar la relevancia de los impactos relacionados con la salud teniendo en cuenta a la población afectada, su vulnerabilidad y la distribución de los impactos entre la misma. Se deberían considerar y optimizar tanto impactos positivos como negativos, por lo que la formulación de medidas adicionales no debe limitarse a medidas correctoras o compensatorias, sino que debe incluir también medidas de promoción de impactos positivos.

1.16.2 CONTESTACIÓN

Respecto al contenido del documento ambiental

En el EsAE se han tenido en cuenta los efectos sobre la salud en donde se ha analizado el ruido, los niveles de contaminación y la reducción de accidentes.

Respecto a cómo priorizar las acciones de renovación mejora y construcción para reducir las inequidades, esto queda fuera del alcance de la Estrategia ya que el objetivo de esta es establecer un primer escalón en planificación ferroviaria con el objeto de determinar los objetivos estratégicos a lograr y los programas de actuación que marquen los principios básicos, directrices generales y las actuaciones a llevar a cabo para asegurar el desarrollo sostenible del sistema ferroviario.

Respecto a la amplitud con la que deben analizarse los impactos sobre la salud

En el EsAE se han tenido en cuenta todos los impactos sobre la salud considerando las premisas señaladas por la Dirección General.

En cuanto al nivel de detalle

El nivel de detalle que se ha utilizado para evaluar los efectos es acorde a la escala estratégica de la Estrategia y en fases posteriores este nivel de detalle será ampliado según se evalúen los proyectos que se deriven de la misma.

En cuanto al grado de especificación

Respecto a los contenidos.

- Se ha realizado un diagnóstico de todos los aspectos señalados por la Dirección General y en función de la información disponible se han aportado datos cuantitativos de cada uno de ellos.
- En el apartado 7 se ha realizado una comparación de los escenarios en el que uno de los criterios que se ha utilizado está relacionado con los efectos sobre la salud para lo que se han utilizado como indicadores el nivel de ruido y el número de accidentes. Además, para el Programa de Seguimiento Ambiental de la Estrategia también se han propuesto otros indicadores relacionados con la salud como los niveles de NO₂ o el número de pasos a nivel.
- Teniendo en cuenta que la Estrategia solo establece directrices y es una primera fase de la planificación, la sugerencia de la Dirección General está fuera de alcance.
- La evaluación de los efectos ambientales no se ha realizado de manera cuantitativa debido a la escala planificadora de la Estrategia, pero sí que se han analizado las tendencias que podría generar el desarrollo de la Estrategia.

1.17 CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE. JUNTA DE ANDALUCÍA

1.17.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Sobre patrimonio forestal y biodiversidad

En cuanto al patrimonio forestal, se propone como principios inspiradores:

1. La consideración del patrimonio forestal como “infraestructuras verdes para mejorar el capital natural y su consideración en la mitigación del cambio climático” que “cumplen funciones ecológicas, protectoras, de producción, paisajísticas o recreativas”.
2. La “conservación y protección de los montes españoles, y la promoción de su restauración, apoyándose en la solidaridad colectiva y la cohesión territorial, y de especial defensa del patrimonio público forestal, concretamente del monte público y especialmente de aquel catalogado de utilidad pública, que se definen en el art. 13 de la Ley de Montes.
3. En relación a la prevención de incendios forestales, deberá considerar el objeto de la Ley 5/1999, de 29 de junio, de Prevención y Lucha Contra los Incendios Forestales, establecido en su artículo 1: defender y proteger los montes frente a los incendios, promoviendo la adopción de estrategias activas de prevención y coordinación de los entes implicados, así como la restauración del medio natural afectado.
4. Respecto a la biodiversidad:

- a. Se propone como indicador de la conservación de hábitats y espacios naturales sensibles la “superficie de la red ferroviaria en hábitats naturales” para contemplar una mayor consideración hacia los hábitats catalogados de interés comunitario (HIC) y especialmente de los HIC prioritarios.
- b. La Estrategia debería contemplar el principio de elección de alternativas en base al factor de menor impacto donde adquiera relevancia el interés o valor ambiental del hábitat y el mínimo efecto en su alteración y/o la destrucción de sus componentes.
- c. En cuanto a la identificación preliminar de los potenciales impactos ambientales sobre las especies de la flora y fauna silvestre, deberá recogerse el efecto derivado sobre la biodiversidad por ocupación del territorio. Es evidente que el cambio de uso de hábitats naturales, incluidos los forestales, a suelo ferroviario supone la pérdida de la habitabilidad del nuevo espacio ferroviario por los componentes de biodiversidad, así como el evidente efecto barrera sobre la dinámica de poblaciones naturales y por tanto con un efecto directo negativo sobre la riqueza y abundancia de especies silvestres, efecto que es más relevante en las especies poco abundantes como son las sometidas a un régimen de protección especial.
- d. En particular, con respecto a las actuaciones de la Estrategia Indicativa que se desarrollen en hábitats de especies silvestres sometidas a Régimen de Protección Especial y a los consecuentes Planes de Conservación, se propone que se tenga en cuenta en su desarrollo que no exista otra solución satisfactoria ni se ponga en peligro la situación de la especie afectada y las diferentes alternativas de mitigación del impacto sobre las poblaciones afectadas.
- e. Es necesario considerar medidas de compensación del impacto sobre las especies protegidas definidas en el Anexo del Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.
- f. Se considera oportuno incorporar el principio, objeto del art. 1 de la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental, de “reparar los daños medioambientales con efectos adversos significativos sobre el estado de conservación de los hábitats naturales o de las especies”.

Suelos contaminados

La Consejería hace referencia a las obligaciones derivadas de la normativa vigente en materia de suelos contaminados y señala que los proyectos derivados de la Estrategia Indicativa se considerarán actividades Potencialmente Contaminantes del Suelo y que tendrán que cumplir lo dispuesto en la normativa vigente.

Residuos no peligrosos

Se considera que cualquier actuación relacionada con la Estrategia deberá ser compatible con la normativa en vigor en materia de residuos no peligrosos y deberá ser compatible con el Plan Integral de Residuos de Andalucía.

Hidrología

Se deberá garantizar que éstas no produzcan alteraciones en las redes de drenaje natural del territorio, acuíferos y zonas de recarga, así como sobre la calidad de las aguas, realizándose con la mínima afección posible a los cauces de Dominio Público Hidráulico, a sus zonas de protección y al paisaje fluvial, dando un tratamiento respetuoso al cauce, a sus riberas y márgenes, adoptándose, en los casos que exista una degradación del mismo, las medidas necesarias para su recuperación o para minimizar tales efectos negativos.

Por otra parte, las nuevas infraestructuras ferroviarias pueden modificar la modelización de las zonas inundables y agravar el riesgo de inundación en determinadas áreas, asimismo representan una de las categorías de daños a tener en cuenta para definir las consecuencias adversas de los episodios de inundación.

En el caso de que, valoradas previamente todas las alternativas que resulten ambientalmente viables, las infraestructuras que se prevean intercepten determinados cauces, se sitúen en contacto con masas de aguas superficiales, o sobre masas de agua subterráneas, se deberán tomar las medidas precisas para que las mismas no afecten ni pongan en riesgo la consecución de los objetivos medioambientales en dicha masas de agua, en cumplimiento de la Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

En este sentido, se deberá prestar especial atención a las prescripciones de la Administración Hidráulica Andaluza para la ejecución de obras de paso sobre los cauces, así como a las prescripciones para la ejecución de infraestructuras lineales que afecten a cauces públicos. Y en cualquier caso, deberán tenerse en cuenta las limitaciones de uso en el Dominio Público Hidráulico y sus zonas asociadas, establecidas en la legislación actualmente vigente en materia de aguas.

Por otro lado, en referencia a la información en materia de inundaciones disponible en la provincia de Huelva, en el Estudio Hidráulico para la ordenación de las cuencas del Litoral Occidental de Huelva (Expediente: A4.803.617/0411) y en el Estudio Hidráulico para la prevención de inundaciones y la ordenación de las cuencas de las costas oeste de Cádiz y este de Huelva (Expediente: A4.203.619/0311), ambos elaborados por la Administración Hidráulica Andaluza, se establece la delimitación de las zonas inundables para diferentes periodos de retorno de ciertos cauces que discurren por algunos de los núcleos urbanos de la provincia de Huelva. Dichos Estudios Hidráulicos se encuentran disponibles para su consulta y posible copia por parte del organismo que se muestre interesado. Igualmente, en la Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible de Huelva, se encuentra disponible la información relativa a los tramos de cauces de Dominio Público Hidráulico deslindados actualmente en la provincia de Huelva.

Vías pecuarias

Se propone la mención de las vías pecuarias, además de como patrimonio cultural (como así se las considera en la EIDMRIF), como patrimonio natural, incluso como componente inseparable de la Red de Infraestructuras Verdes, teniendo en cuenta su valor no solo para desplazamiento de la fauna

doméstica, sino también por el papel fundamental que tienen para la fauna silvestre, por lo que constituyen corredores verdes a tener en cuenta en la planificación en cuanto a su conservación, frente a la visión tradicional que se ha tenido de las mismas como espacios de fácil ocupación.

Planificación concurrente

Se considera necesario el análisis de las posibles interacciones con el Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía, aprobado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía del 12 de junio de 2018, dada la incidencia que la Estrategia podría tener sobre la fragmentación de hábitats y ecosistemas o la mejora de la conectividad ecológica.

Por otro lado, es preciso tener en cuenta el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces y los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación, de forma que cuando se proyecten nuevos trazados ferroviarios sobre las zonas inundables se incorporen medidas de permeabilización que eviten incrementar el riesgo de inundación en dichas áreas. De igual forma, las actuaciones de mantenimiento y mejora deberían ser aprovechadas para trabajos de permeabilización de trazados que provocan problemas de inundabilidad por no disponer de obras de paso de sección suficiente que permita la evacuación de los caudales de avenida en la travesía de los cauces. Los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación, y sus revisiones, deberían incorporar los cambios a gran escala en los usos del suelo, como son las infraestructuras de transporte lineales.

Por otra parte, la Administración Hidráulica está revisando y actualizando los mapas de peligrosidad y riesgo de inundación de acuerdo con el artículo 21 del RD 903/2010, al igual que está realizando el estudio de las actuaciones y medidas preventivas para evitar o mitigar los posibles daños de las inundaciones.

1.17.2 CONTESTACIÓN

Sobre patrimonio forestal y biodiversidad

1. No se ha considerado un principio rector específico para el patrimonio forestal porque está integrado dentro del principio: “Garantizar la conservación de la biodiversidad (recursos genéticos, flora y fauna silvestre, hábitats y ecosistemas), especialmente en los espacios protegidos y aquellos enclaves relevantes para la conservación”.
2. Al igual que en el caso anterior, en el EsAE se ha considerado como principio garantizar la conservación de los enclaves relevantes para la conservación entre los que se encuentran los montes públicos.
3. Se han analizado los efectos que la Estrategia Indicativa podrían generar sobre los incendios y se han propuesto medidas para atenuar los efectos potenciales.
4. Sobre la biodiversidad
 - a. Como indicador de la conservación de hábitats y espacios naturales se ha utilizado los km de la red ferroviaria en los diferentes espacios naturales de interés y hábitats. Debido a los diferentes anchos de la RFI resulta de mayor utilidad y fiabilidad utilizar un indicador referido al número de kilómetros que a la superficie de afección.

- b. La comparación de escenarios se ha realizado en base a cuatro criterios: su contribución al cambio climático, su impacto sobre el medio ambiente, su impacto sobre la salud y los efectos sociales y territoriales. Para valorar el impacto sobre el medio ambiente dos de los indicadores utilizados han sido la ocupación del suelo y el número de km de RFIG localizados en el interior de espacios naturales.
- c. En el apartado 8.7 se han analizado los efectos sobre la diversidad entre los que destacan los impactos generados por la ocupación y destrucción de los hábitats, el incremento del efecto barrera, la fragmentación de los hábitats, el incremento del riesgo de mortalidad por colisión o el incremento de los efectos de borde.
- d. En el apartado 9.7 se ha propuesto como principal medida para evitar los efectos sobre la biodiversidad, especialmente para el Programa de Desarrollo de Red.
- e. También en el apartado 9.7 se ha previsto la necesidad de contemplar medidas compensatorias de acuerdo a lo establecido en el artículo 45.5 de la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- f. Aunque no se ha incorporado el principio señalado, el EsAE es una herramienta clave de protección del medio ambiente, especialmente mediante la aplicación de las medidas definidas en el apartado 9 del Estudio Ambiental Estratégico.

Suelos contaminados

Efectivamente, los proyectos derivados de la Estrategia Indicativa tendrán que cumplir todo lo estipulado en la normativa no solo relacionada con la contaminación de suelos sino con todos los factores ambientales.

Residuos no peligrosos

Tal y como se ha mencionado, los proyectos derivados de la Estrategia Indicativa tendrán que cumplir todo lo estipulado en la normativa de residuos. Asimismo, en el apartado 2.3.9 se ha analizado la compatibilidad entre la Estrategia Indicativa y el Plan Integral de Residuos de Andalucía.

Hidrología

En el apartado 9.2.6 se han previsto una serie de medidas para la protección del medio hidrológico e hidrogeológico que incluyen las recomendaciones señaladas por la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

Vías Pecuarias

En el EsAE las vías pecuarias han sido analizadas convenientemente desde un punto de vista de su pertenencia al patrimonio cultural. Sin embargo, en el análisis de los efectos sobre la biodiversidad no solo se han considerado los espacios naturales protegidos o espacios de la Red Natura 2000 sino también aquellos que por sus características ambientales revistan un valor ambiental como, por ejemplo, los corredores ecológicos. En cualquier caso, que una vía pecuaria se considere que forma parte de la infraestructura verde deberá ser analizado a una escala más detallada en las etapas futuras de la Estrategia.

Planificación concurrente

En el apartado 2.3.4 se ha analizado la compatibilidad entre la Estrategia Indicativa y el Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía. También se ha tenido en cuenta la compatibilidad con el Plan de Prevención de Avenidas e Inundaciones en Cauces Urbanos Andaluces.

Además, en el EsAE se señala que en las etapas siguientes del proceso de autorización de proyectos específicos que se deriven de la Estrategia Indicativa se deberán analizar cada uno de los planes autonómicos y locales del ámbito de estudio del proyecto.

1.18 SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA. DEPARTAMENTO DE SANIDAD. GOBIERNO DE ARAGÓN

1.18.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Se señala que no tienen aportaciones que realizar.

1.18.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.

1.19 DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA. GOBIERNO DE ARAGÓN

1.19.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Señala que como instrumento de planificación estratégica deberá someterse a dictamen, no vinculante pero sí determinante, del Consejo de Ordenación del Territorio de Aragón.

1.19.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.

1.20 DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO. DEPARTAMENTO DE VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA. GOBIERNO DE ARAGÓN

1.20.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General de Urbanismo del Gobierno de Aragón realiza un análisis de la Estrategia Indicativa y del EsAE y señala la normativa urbanística aplicable entre la que destaca el Texto Refundido de la Ley Urbanística de Aragón, mediante Decreto Legislativo 1/2014, de 8 de julio.

Se valora como correcta la propuesta de la Estrategia en cuanto a la mejora de la movilidad en todo el sistema ferroviario fomentando la movilidad del ciudadano y la rentabilidad social de las actuaciones.

Señalan que en el análisis de los instrumentos de planificación realizado no se ha incluido la Estrategia Nacional Frente al Reto Demográfico.

Asimismo señalan que una infraestructura ferroviaria en la provincia de Teruel que conectaría a la tercera y a la quinta ciudades por tamaño de población siga actualmente una línea dibujada en el PITVI y un tramo aún en estudio que se ha solicitado incluir en los Corredores Transeuropeos de la Unión Europea, sin aprobación todavía.

En cuanto a las implicaciones urbanísticas que podría tener la Estrategia únicamente observan posibles efectos sobre los suelos urbanos en las futuras actuaciones de integración de las infraestructuras ferroviarias en los entornos urbanos en donde el efecto barrera es evidente, así como la necesidad de mejorar la calidad urbanística de los ámbitos en los que se encuentran las estaciones ferroviarias. Para ello será necesaria la coordinación del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con el Departamento de Vertebración del Territorio, Movilidad y Vivienda del Gobierno de Aragón y las Administraciones locales, que son los órganos competentes en materia de urbanismo para la aprobación y formulación, respectivamente del planeamiento urbanístico municipal.

1.20.2 CONTESTACIÓN

En el apartado 2.3.10 del EsAE se ha incluido el análisis de la Estrategia Nacional Frente al Reto Demográfico y se han analizado las interacciones existentes con la Estrategia Indicativa.

Respecto a lo señalado para la conexión de la provincia de Teruel, la Estrategia Indicativa únicamente establece directrices para el desarrollo, mantenimiento y mejora de la Red y no territorializa ningún tipo de actuación que serán desarrolladas en etapas posteriores. Además, se ha propuesto potenciar los corredores europeos.

Respecto a las implicaciones urbanísticas, en el apartado 8 del EsAE se ha analizado el efecto barrera pero en general el urbanismo será un aspecto ambiental que será analizado en los proyectos que se deriven de este instrumento de planificación.

1.21 SERVICIO DE COORDINACIÓN TERRITORIAL. DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. DEPARTAMENTO DE VERTEBRACIÓN DEL TERRITORIO, MOVILIDAD Y VIVIENDA. GOBIERNO DE ARAGÓN

1.21.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Consideraciones sobre el análisis territorial de Aragón

El Servicio de Coordinación Territorial realiza una descripción de las características poblacionales, territoriales de movilidad, de usos de suelo y recursos naturales de Aragón y señala que deberían ser valoradas con el objetivo de poder fomentar el desarrollo de las zonas más despobladas y dotar de las infraestructuras ferroviarias necesarias

Consideraciones finales

Sugerencias sobre aspectos económicos y sociales

- Deber La Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón aprobada mediante Decreto 202/2014, de 2 de diciembre, del Gobierno de Aragón, establece como objetivos y medidas algunos aspectos vinculados directa o indirectamente la infraestructura ferroviaria, y que se consideran imprescindibles en el futuro de esta nueva Estrategia Indicativa, entre todos ellos destacamos el Objetivo 4.1. Movilidad, accesibilidad y modos de transporte; y en concreto la Estrategia 4.1.E4. Estrategias para mejorar el transporte con ayuda del ferrocarril y 4.1.E6. Transporte colectivo eficiente de cercanías por ferrocarril o autobús en las áreas urbanas; así como el Objetivo 4.5. Intermodalidad y el Objetivo 4.6. Urbanismo de proximidad. Potenciar el urbanismo de proximidad; fomentando el transporte no motorizado, en un marco de sostenibilidad económica, social y medioambiental.
- Asimismo, deberá tenerse en cuenta el Decreto 165/2017, de 31 de octubre, del Gobierno de Aragón, por el que se aprueba la Directriz Especial de Ordenación Territorial de Política Demográfica y contra la Despoblación; y en concreto el Eje de desarrollo nº 4. Movilidad; en el que destaca la estrategia 4.1.A.1. Impulsar la adaptación del marco legislativo regional a los efectos de dotar de base jurídica a nuevos servicios de transporte de pasajeros y mercancías.

Sugerencias sobre aspectos medioambientales

Dado que Aragón se ve afectada por numerosas figuras de protección ambiental se considera fundamental atender a estas áreas y señalan la importancia del paisaje en Aragón.

Asimismo, señalan que convendría por tanto completar el contenido del plan con un estudio ambiental estratégico que determinase el estado actual de los factores ambientales y territoriales que van a ser afectados por las actuaciones programadas, que deberían definirse con el mayor detalle posible tanto para evaluar los impactos en su conjunto y seleccionar las acciones que fomenten los efectos más beneficiosos como para aplicar las correspondientes medidas ambientales que minimicen los impactos perjudiciales más significativos. Así mismo, en el estudio ambiental estratégico sería conveniente abordar los efectos de la programación contemplando los impactos acumulativos y sinérgicos para obtener la selección final de acciones.

Interrelación con otras planificaciones sectoriales

Podría ser interesante establecer la relación entre la “Estrategia Indicativa del Desarrollo, Mantenimiento y Renovación de la infraestructura ferroviaria” y los documentos de naturaleza estratégica de ámbito autonómico, para que las actuaciones se desarrollen atendiendo a los criterios de ordenación y de política territorial de las distintas Comunidades Autónomas.

Respecto a la Estrategia Aragonesa de Cambio Climático (horizonte 2030), deberán coordinarse las actuaciones con las rutas de actuación que se establecen en dicha Estrategia Aragonesa, y en concreto con

- Ruta de Actuación 9: Cambiar el actual reparto modal en el transporte de personas y mercancías, a modos con menores emisiones de GEI. Promoción de la implantación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de mayor eficiencia y/o que usen tecnologías limpias

de baja o nulas emisiones. Mejora de las infraestructuras convencionales de transporte de mercancías por ferrocarril y dinamización del mercado de transporte ferroviario. Desarrollo de las infraestructuras de conexión intermodal (terminales y accesos), tanto para viajeros como para mercancías.

- Ruta de Actuación 10: Mejora de los servicios ferroviarios de cercanías y media distancia atendiendo a la necesidad de vertebración territorial.

1.21.2 CONTESTACIÓN

Consideraciones sobre el análisis territorial de Aragón

La Estrategia Indicativa tiene como objetivo establecer un primer escalón en la planificación ferroviaria con el objeto de determinar los objetivos estratégicos a lograr y los programas de actuación que marquen los principios básicos, directrices generales y las actuaciones a llevar a cabo para asegurar el desarrollo sostenible del sistema ferroviario. Es por ello por lo que no se ha realizado ningún análisis territorial específico de las diferentes Comunidades Autónomas ya que estos análisis se harán en las futuras fases de desarrollo de la Estrategia.

Consideraciones finales

Sugerencias sobre aspectos económicos y sociales

En cuanto a la consideración de la planificación relativa a Aragón, en el apartado 2.3 del EsAE se ha tenido en cuenta tanto la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón como la Directriz Especial de Ordenación Territorial de Política Demográfica contra la Despoblación de Aragón, que se plantea como una profundización de la Estrategia de Ordenación Territorial de Aragón (EOTA) en relación con las cuestiones demográficas y la distribución de la población en el sistema de asentamientos.

Sugerencias sobre aspectos medioambientales

En los apartados 4.5, 8.8 y 9.2.8 del EsAE se han tenido en cuenta la áreas protegidas y cualquier área de interés natural: se ha realizado un diagnóstico, se han analizado los efectos y se han propuesto diversas medidas aunque se ha realizado a escala estratégica dado el carácter planificador de la Estrategia Indicativa. En los apartados 4.7, 8.9 y 9.2.9 se ha analizado la importancia de paisaje y su interrelación con la Estrategia Indicativa.

Efectivamente, se ha elaborado un Estudio Ambiental Estratégico en el que se ha realizado un diagnóstico de los principales factores del medio, si bien no se ha territorializado ya que la Estrategia Indicativa únicamente establece directrices que deberán ser desarrolladas *a posteriori*. En este Estudio se han analizado todos los efectos potenciales que podría generar la Estrategia y se ha propuesto una serie de medidas para atenuarlas así como un Programa de Vigilancia Ambiental.

Interrelación con otras planificaciones sectoriales

En el apartado 2.3 se ha realizado un análisis de las interrelaciones de la Estrategia con los principales instrumentos de planificación (estrategias, planes y programas) sectoriales y territoriales que se han tenido en consideración en el Estudio Ambiental Estratégico y que están ligados con los objetivos

ambientales de la Estrategia y entre los que se han incluido la Estrategia Aragonesa de Cambio Climático.

1.22 DEPARTAMENTO DE CIENCIA, UNIVERSIDAD Y SOCIEDAD DEL CONOCIMIENTO. GOBIERNO DE ARAGÓN

1.22.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

El Departamento del Gobierno de Aragón señala que teniendo en cuenta que las actuaciones propuestas en la Estrategia suponen una mejor aprovechamiento de las infraestructuras ya que no sólo reducen costes, sino que también reducen los impactos ambientales, se sugiere que en el desarrollo material de la “Estrategia Indicativa del Desarrollo, Mantenimiento y Renovación de la Infraestructura Ferroviaria”, en las actuaciones concretas tanto en la construcción de nuevos tramos ferroviarios como en la reforma, ampliación o mejora de los ya existentes, se contemplen medidas contempladas en la siguiente normativa:

- Real Decreto 330/2016, de 9 de septiembre, relativo a medidas para reducir el coste del despliegue de las redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad (BOA de 15-09-2016).
- La Directiva 2014/61/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativa a medidas para reducir el coste del despliegue de las redes de comunicaciones electrónicas de alta velocidad
La Disposición Adicional Primera de la Ley 10/2012, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad Autónoma de Aragón (BOA de 31/12/2012).

1.22.2 CONTESTACIÓN

Los proyectos derivados de la Estrategia Indicativa deberán cumplir toda la normativa vigente de aplicación.

1.23 DIRECCIÓN GENERAL MEDIO NATURAL Y GESTIÓN FORESTAL. DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y MEDIO AMBIENTE. GOBIERNO DE ARAGÓN

1.23.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General de Medio Natural señala lo siguiente:

1. Es necesario resaltar que la red actual discurre fundamentalmente por terrenos con vegetación y fauna silvestre, y por ello se considera fundamental reforzar en la estrategia las actuaciones ambientales sobre las líneas ya existentes, todo ello con el fin de detectar los impactos ambientales negativos y paliarlos.

2. El diagnóstico o inventario ambiental debe ser el punto de partida para identificar los efectos del plan. Más allá del mero cumplimiento de la normativa ambiental, respecto a la Comunidad Autónoma de Aragón se deberían identificar y tratar de evitar, en la medida de lo posible, que los nuevos trazados afecten a las denominadas áreas naturales singulares y las zonas ambientalmente sensibles y, si ello no fuera posible, o para la reforma de las viejas líneas, se deberían extremar las medidas ambientales, entre las que sería relevante la solicitud de informe a esta Dirección General de Medio Natural y Gestión Forestal.
3. En relación con el ruido es fundamental integrar las medidas para paliar las molestias que genera el uso de las vías, pero no sólo en las zonas urbanas sino también en las áreas anteriormente mencionadas y donde se constate que la molestia a la fauna es significativa e incide en su comportamiento. Todo ello implica incluir la modelización de los niveles sonoros en las áreas naturales y zonas ambientalmente sensibles para determinar los posibles impactos de una vía férrea.
4. Otra afección a considerar, tal vez la más importante sobre el medio natural, es el efecto barrera y la fragmentación del hábitat que generan este tipo de infraestructuras, cuestión que deberá contemplarse y desarrollarse en el estudio ambiental estratégico e integrarse en la planificación ferroviaria.
5. A efectos de permeabilidad, tanto para la infraestructura actual como para la futura, se atenderá preferentemente a los elementos naturales existentes que actúan como corredores, cauces, vías pecuarias, etc. Para poder paliarlo es necesario integrar de forma taxativa en todos los protocolos de diseño y construcción, así como en las obras de remodelación de las vías férreas, las prescripciones técnicas de diseño para pasos de fauna y vallados perimetrales que el propio Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico recomienda, y cuyo apunte bibliográfico es el siguiente: “Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. 2015. Prescripciones técnicas para el diseño de pasos de fauna y vallados perimetrales (segunda edición, revisada y ampliada). Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transportes, número 1. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. 139 pp. Madrid”.
6. Igualmente se deberá analizar la incidencia del funcionamiento la red actual y de la futura, como causa de incendios forestales y establecer medidas preventivas y correctoras para evitarlos.
7. En relación con la electrificación de las vías y más allá del cumplimiento de la legislación vigente en la materia, se deberían integrar en la estrategia el diseño de las líneas eléctricas de suministro, de forma que los trazados no afecten, en la medida de lo posible, a áreas naturales y zonas ambientalmente sensibles. Así mismo se debería poder garantizar que las fuentes de suministro eléctrico sean exclusivamente de producción renovable.
8. Respecto a la interrelación del plan con otras planificaciones sectoriales, deben tenerse en cuenta las derivadas de otros sistemas de transporte y comunicación, para incidir en su complementariedad y mejora de la movilidad, y atender a la planificación de carácter ambiental (Red Natura, planes de ordenación de los recursos naturales, planes de especies amenazadas, espacios naturales protegidos, planificación forestal, etc.).

1.23.2 CONTESTACIÓN

1. En el EsAE se ha realizado un diagnóstico sobre la biodiversidad (apartados 4.5 y 6.7) y se han analizado los efectos ambientales (apartados 8.7 y 8.8) y se ha propuesto medidas para atenuar los efectos (apartados 9.2.7 y 9.2.8) negativos previstos.
2. Tal y como propone la Dirección General se propone como medida evitar la ocupación de cualquier espacio protegido y otras áreas de interés por parte de nuevas infraestructuras tanto temporales como definitivas. En caso de que se produjera alguna afección, esta deberá ser mínima y compatible con los planes de gestión de los espacios protegidos y de la Red Natura 2000, asegurando la conservación de los valores por los cuales fueron declarados, y, en caso de que existan afecciones, se deberá prever el establecimiento de medidas específicas de protección de todos los aspectos ambientales (calidad del aire, suelos, geomorfología, aguas, vegetación y restauración paisajística) que garanticen la preservación de los valores naturales protegidos, de acuerdo con lo establecido en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad; y en caso necesario medidas de compensación.
3. En el apartado 6.4 se ha analizado la situación actual del ruido para, a continuación, en el apartado 8.4 analizar los efectos y en el apartado 9.4 proponer medidas para atenuar los efectos.
4. La fragmentación y el efecto barrera han sido considerados como dos de los efectos más importantes derivados de la presencia de la red ferroviaria y se han propuesto diversas medidas para atenuar los efectos de la ejecución de la Estrategia Indicativa.
5. Tal y como señala la Dirección General, en la elaboración del EsAE se han tenido en cuenta todos los documentos de trabajos realizados en torno a la fragmentación por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
6. Los posibles efectos sobre la probabilidad de que se produzcan incendios forestales han sido analizados en el apartado 8.7 del EsAE y se han propuesto medidas para atenuar el riesgo en el apartado 9.7.
7. Efectivamente se ha propuesto que todos los proyectos derivados del desarrollo de la Estrategia Indicativa deberán cumplir con toda la normativa vigente. Además, tal y como se ha mencionado anteriormente se deberá evitar la afección a áreas naturales o zonas sensibles. Respecto a que el suministro eléctrico sea de producción renovable, se ha propuesto que para avanzar hacia la sostenibilidad la energía eléctrica sea 100% de origen renovable.
8. En el apartado 2.3 se ha realizado un análisis de las interrelaciones de la Estrategia con los principales instrumentos de planificación (estrategias, planes y programas) sectoriales y territoriales que se han tenido en consideración en el estudio ambiental estratégico y que están ligados con los objetivos ambientales de la Estrategia. Se han considerado los instrumentos relativos al cambio climático, calidad del aire, geología y suelos, agua y sistemas acuáticos continentales, biodiversidad, espacios naturales protegidos y Red Natura 2000, patrimonio cultural y paisaje, usos del suelo, desarrollo social y económico, energía, transporte, movilidad y vivienda, residuos, población, salud pública y bienes materiales.

1.24 CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA. GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

1.24.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Consejería de Presidencia no realiza ninguna alegación.

1.24.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.

1.25 AGENCIA DE SEGURIDAD, ALIMENARIA, SANIDAD AMBIENTAL Y CONSUMO. CONSEJERÍA DE SALUD. GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

1.25.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Se señala que no se realizan alegaciones a la Estrategia pero se deberá tener en cuenta:

- En relación a la posible contaminación debida al producción de residuos tendrán que aplicar las medidas de control de riesgo apropiadas de acuerdo con la normativa vigente.
- Asegurar la aplicación de las medidas necesarias para prevenir y/o evitar efectos adversos sobre las aguas superficiales y subterráneas así como todas las masas de agua y cumplir el Decreto 1514/2009, por el que se regula la protección de las aguas subterráneas contra la contaminación y deterioro.

1.25.2 CONTESTACIÓN

Los efectos que podría generar la producción de residuos en el desarrollo de la Estrategia se han tenido en cuenta en el apartado 8.11 del EsAE y se ha propuesto medidas en el apartado 9.2.11 para atenuar los efectos negativos que se pudieran generar.

Asimismo, también se han analizado los efectos potenciales sobre las aguas en el apartado 8.6 del EsAE y se han propuesto medidas para reducir su afección en el apartado 9.2.6.

1.26 DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN, FARMACIA E INSPECCIÓN. CONSEJERÍA DE SANIDAD. GOBIERNO DE CANTABRIA

1.26.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General de Ordenación, Farmacia e Inspección de la Consejería de Sanidad del Gobierno de Cantabria indica que no tiene competencias en las materias incluidas en el informe solicitado.

1.26.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.

1.27 DIRECCIÓN GENERAL DE ECONOMÍA CIRCULAR. CONSEJERÍA DE DESARROLLO SOSTENIBLE. JUNTA DE CASTILLA-LA MANCHA

1.27.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General de Economía Circular considera que la documentación ambiental y la estrategia es correcta en su conjunto, pero que, no obstante, no se pueden prever las afecciones y condicionados que pueden surgir en cada actuación en particular, y si estas afectarían a un territorio determinado, y que se deberá tener en cuenta para cada actuación en particular la legislación ambiental existente a fecha de su realización (en la actualidad Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación Ambiental a nivel estatal, y Ley 2/2020, de 7 de febrero, de Evaluación Ambiental de Castilla-La Mancha).

Considera pues necesario, en su momento, realizar consulta ambiental al respecto para cada actuación particular de modo que quede bien definida y pueda valorarse desde el punto de vista medioambiental.

Por otra parte, la Dirección General de Economía Circular indica que para lograr el objetivo de eficiencia y sostenibilidad de la red, además de primar las actuaciones primordiales de la actividad que completen la red de forma racional (funcionalidad, reducción del tiempo de viaje, captación de nuevas demandas, la mejora de la cohesión social, la accesibilidad y la movilidad de la población, la posible aportación de fondos europeos, etc.) debería considerarse el componente medioambiental de afecciones a recursos naturales que los nuevos trazados puedan conllevar y que tengan un peso significativo relevante.

Así mismo, indica que la integración medioambiental juega un papel importante en las etapas de planificación, donde deberían considerarse los objetivos ambientales, integrando las infraestructuras ferroviarias en el territorio para minimizar impactos asociados a la fragmentación de hábitats y destrucción del paisaje.

Finalmente, indica que la fragmentación de hábitat y del territorio tiene un relevante peso específico por lo que debería hacerse un esfuerzo por minimizar el posible efecto construyendo obras que mejoren la permeabilidad transversal (pasos específicos para la fauna) y asegurando la integración ambiental en el entorno de las infraestructuras ferroviarias, así como que también debería plantearse las modificaciones de trazado allí donde no se garantice la integridad de los recursos naturales que albergue el territorio.

1.27.2 CONTESTACIÓN

Dada la escala de planificación de la Estrategia y su estructura en Programas de Actuación y actuaciones, el análisis de los efectos se ha realizado para cada una de estas actuaciones teniendo en cuenta la legislación vigente y el carácter planificador y estratégico.

Efectivamente el desarrollo de los Programas de la Estrategia conllevará una serie de actuaciones que deberán ser sometidas al procedimiento de evaluación ambiental, de acuerdo a lo establecido por la Ley 21/2013 de evaluación ambiental, con el consiguiente proceso de consultas a las Administraciones públicas y personas interesadas.

En el apartado 8 de análisis de los efectos del EsAE se han analizado cada uno de los aspectos ambientales que podrían verse afectados por el desarrollo de las actuaciones de cada uno de los Programas.

Asimismo, en el apartado 9 del EsAE se han propuesto una serie de medidas para reducir los efectos negativos de la Estrategia especialmente en los relativos a la fragmentación del territorio, mejora de la permeabilidad y aseguramiento de la integración ambiental en el entorno de la infraestructura ferroviaria.

1.28 DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD Y SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

1.28.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General de Calidad y Sostenibilidad señala que en cuanto al Documento Inicial Estratégico considera adecuado su contenido aunque a continuación señala algunos aspectos a corregir:

1. Comentarios al diagnóstico ambiental:

Considera que el diagnóstico ambiental es, en general, acorde con la realidad existente si bien plantea la necesidad de profundizar más en las valoraciones que realiza, principalmente en lo referente a la fragmentación del territorio.

2. Sugerencias a los objetivos del Plan:

Indica que el Borrador Inicial de la Estrategia Indicativa debería considerar como objetivo de interés algunos de los principales problemas ambientales de la red ferroviaria como el efecto barrera o la dispersión de las especies, y no sólo centrarse en la eficiencia energética.

En cuanto a los objetivos específicos y las líneas de acción, la Dirección General los considera adecuados.

Así mismo subraya la exigencia de elaborar estudios previos de conectividad para la fauna de pequeño y mediano tamaño en las zonas afectadas por las infraestructuras, para detectar puntos de conflicto y posibilitar el establecimiento de medidas adecuadas en la fase de proyecto.

También indica que se debería añadir la consideración de los efectos sinérgicos que la concentración de infraestructuras tiene sobre la fragmentación del territorio y que no se ha considerado el efecto antagónico al de la fragmentación, la conectividad, ya que algunas especies pueden emplear las infraestructuras lineales para desplazarse, pudiendo llegar a zonas que de otra forma les resulten inaccesibles y convirtiéndose así en ocasiones en flora o fauna exótica y muchas veces invasora, por lo que debería incluirse entre los objetivos de la Estrategia Indicativa los aspectos relativos a la propagación de especies exóticas e invasoras y plantear estrategias y líneas de actuación encaminadas a prevenir y controlar su presencia y dispersión.

Finalmente menciona la relación existente entre el objetivo específico “impulsar acciones para la adaptación y resiliencia al cambio climático” con que las expectativas de conservación de la

biodiversidad frente al cambio climático se centran en las migraciones de las especies y su relación con la fragmentación del paisaje.

En cuanto al Documento Inicial Estratégico, menciona que el indicador “Km de la red ferroviaria que atraviesa espacios” responde más a un objetivo como “reducción de la fragmentación de hábitats y espacios naturales sensibles” que al de “conservar hábitats y espacios naturales sensibles”, por lo que sugiere otro indicador que pudiera dar una medida del efecto barrera, cuyo objetivo sea la permeabilización de la infraestructura y que podría ser el número de pasos de fauna por Km de infraestructura, para los aspectos ambientales, y el número de cruces con caminos y carreteras por Km para el medio socioeconómico.

3. Principales criterios ambientales estratégicos o principios de sostenibilidad que pudieran aplicarse:

La Dirección General considera adecuado el establecimiento global de la Estrategia Indicativa sobre criterios de sostenibilidad y racionalización de recursos en una planificación a largo plazo. Sin embargo, plantea la necesidad de potenciar y adelantar las medidas preventivas frente a los impactos esperados, situándolas en etapas previas incluso a las fases de diseño de las infraestructuras.

4. Sugerencias sobre las alternativas planteadas:

La Dirección General reitera que considera adecuada la propuesta de dos escenarios y la elección de la alternativa seleccionada.

5. Comentarios sobre los principales efectos (positivos y negativos) del plan:

La Dirección General considera de nuevo positiva la estrategia elegida, reiterando nuevamente que aun así existe un impacto sobre el medio ambiente, tanto paisajísticamente como por su efecto sobre hábitats y comunidades de especies, por lo que considera necesario un tratamiento más detallado de estos aspectos y su inclusión entre los criterios ambientales de la Estrategia Indicativa en forma de objetivos, líneas de acción e indicadores específicos.

6. La Dirección General indica que resulta fundamental una adecuada selección de indicadores que valoren aspectos ambientales variables con plazos de tiempo de verificación para cada uno de ellos.

También indica que indicadores como el número de Km de trazado sobre Espacios Naturales, son estáticos y poco útiles ya que no varían en largos periodos de tiempo y solo en función de la realización de los proyectos, por lo que no permitirían corregir tendencias.

Así mismo, indica que se deberá potenciar la prevención de los grandes impactos sobre el territorio empezando con el planteamiento de alternativas de trazado y antes del comienzo de la fase de diseño de infraestructuras.

7. Interrelación entre la Estrategia Indicativa y otras planificaciones sectoriales.

La Dirección General considera correctos los objetivos y prescripciones generales y análisis de interacciones que se recogen en el PGRI y se sintetizan en el Documento Inicial, y recuerda los instrumentos de planificación existentes en la comunidad autónoma de Castilla y León que deberían tenerse en cuenta en los siguientes instrumentos de planificación:

- Estrategia de Economía Circular de Castilla y León.

- Plan Director de Infraestructura Hidráulica Urbana de Castilla y León, aprobado por Decreto 151/1994.
- Estrategia Regional de Desarrollo Sostenible de Castilla y León.
- Estrategia Regional contra el Cambio Climático en Castilla y León 2009-2012-2020.
- Ley de Prevención Ambiental de Castilla y León, Texto refundido Decreto Legislativo 1/2015, de 12 de noviembre.
- Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) y Planes rectores de Uso y Gestión (PRUG).
- Programa de Parques Naturales de Castilla y León (2002-2022).
- Plan Director para la implantación y gestión de la Red Natura 2000 en Castilla y León
- Planes Básicos de Gestión y Conservación de los espacios protegidos Red Natura 2000.
- Planes Básicos de Gestión y Conservación de los valores Red Natura 2000.
- Planes de recuperación y conservación de distintas especies.
- Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León.

1.28.2 CONTESTACIÓN

1. En el EsAE se ha profundizado en el estudio de la fragmentación de hábitats tal y como se puede comprobar en el apartado 6.7 *Fragmentación de hábitats*. Se ha analizado la problemática general asociada a la destrucción de hábitats, división de los hábitats en fragmentos de menor tamaño, la conectividad ecológica, los corredores prioritarios, el efecto barrera o los efectos de borde.
2. En el borrador de la Estrategia Indicativa el octavo objetivo estaba enfocado a la consecución de la sostenibilidad mediante el incremento de la eficiencia energética; este objetivo ha sido modificado para que la Estrategia Indicativa logre la sostenibilidad global del sistema en donde aspectos como el efecto barrera y la dispersión de especies quedan incluidas.

En el apartado 9.2.7 sobre medidas para reducir los efectos sobre la biodiversidad, se ha propuesto la realización de “estudios específicos para la identificación del grado de fragmentación de un territorio”.

En cuanto a los indicadores propuestos, la selección de indicadores se ha realizado en base a la disponibilidad de información de tal forma que pudieran ser indicadores cuantitativos; sin embargo, actualmente no existe una base de datos de pasos de fauna completos por lo que no se ha propuesto ningún indicador de este tipo. Los indicadores propuestos son dos: por un lado, el número de km de RFIG que atraviesa diferentes tipos de espacios protegidos, que permitirá conocer el grado de fragmentación de estos espacios; y por otro lado, a partir de la información sobre pasos de fauna en estado crítico del informe “Análisis de resultados de la caracterización de estructuras transversales potenciales para el paso de fauna identificadas en un muestreo en infraestructuras lineales de transporte de España” elaborado por el Ministerio de Transición Ecológica y para el Rego Demográfico, se ha propuesto como indicador el Nº de estructuras de paso de fauna que cumplen los requisitos de las prescripciones técnicas de las

estructuras localizadas en las líneas ferroviarias en áreas de interés natural y fuera de áreas de interés natural.

En cuanto al número de cruces con caminos y carreteras por km, se ha considerado como indicador el número de pasos a nivel existentes que permitirá identificar y valorar cómo se avanza en materia de seguridad ya que la tendencia esperada es que se reduzca el número de pasos a nivel gracias al Programa de Renovación y Mejora de la Red.

3. La Estrategia Indicativa ya cumple la función de establecer medidas de mitigación de los efectos negativos de manera previa al desarrollo de las fases de diseño de las infraestructuras.
4. No procede respuesta.
5. Los efectos sobre la biodiversidad, los espacios protegidos y el paisaje se han considerado de manera adecuada al nivel de detalle de la Estrategia en los apartados 8.7, 8.8 y 8.9 del EsAE.
6. Efectivamente, se han seleccionado una serie de indicadores que permiten valorar diversos aspectos ambientales a escala de planificación. Asimismo, se vuelve a incidir que la Estrategia Indicativa ya cumple la función de establecer medidas de mitigación de los efectos negativos de manera previa al desarrollo de las fases de diseño de las infraestructuras.
7. En el EsAE no se han tenido en cuenta todos los planes y programas señalados por la Dirección General ya que en algunos casos exceden del nivel de detalle de la Estrategia Indicativa como, por ejemplo, los Planes de recuperación y conservación de distintas especies. Estos planes de escala detallada se ha recomendado que se tengan en cuenta en fases posteriores. Los que sí han sido incluidos en el apartado 2.3 *Relaciones de la Estrategia Indicativa con otros Planes y Programas pertinentes* son los siguientes:
 - Estrategia de Economía Circular de Castilla y León.
 - Estrategia Regional de Desarrollo Sostenible de Castilla y León.
 - Estrategia Regional contra el Cambio Climático en Castilla y León 2009-2012-2020.
 - Programa de Parques Naturales de Castilla y León (2002-2022).
 - Plan Director para la implantación y gestión de la Red Natura 2000 en Castilla y León
 - Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León.

1.29 DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS. VICECONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y EMERGENCIAS. CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

1.29.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General de Carreteras e Infraestructuras después de analizar toda la estrategia concluye que no tiene nada que objetar al planteamiento realizado por la Estrategia Indicativa aunque señala que existen dos aspectos importantes para Castilla y León que son: por un lado, la implantación del Escenario 2 no implica la paralización de las obras actualmente en ejecución o en estado avanzado de tramitación administrativa y, por otro, porque no sólo dos de las ramas del Corredor Atlántico discurren por nuestro territorio (Sines/Lisboa – Madrid – Valladolid y Aveiro – Valladolid – Vitoria – Bergara –

Bilbao/Burdeos – París – Le Havre/Metz – Manheim – Estrasburgo), sino que también lo hacen las ampliaciones propuestas de las ramas, pendientes de aprobación definitiva y con entrada en vigor en 2021 (Valladolid – León – Gijón y León – Vigo – La Coruña). En definitiva, todo ello supone una garantía de que el cambio de modelo inversor no afecta al desarrollo de la Red de Alta Velocidad en Castilla y León.

1.29.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta ya que la Estrategia Indicativa no afecta al desarrollo de la Red de Alta Velocidad en su Comunidad Autónoma.

1.30 SECRETARÍA GENERAL. CONSEJERÍA DE EMPLEO E INDUSTRIA. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

1.30.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Secretaría General señala que no se formulan observaciones ni sugerencia y que da traslado a la Consejería de Fomento y medio Ambiente de la Junta de Castilla y León.

1.30.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.

1.31 DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA. CONSEJERÍA DE SANIDAD. JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

1.31.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

No estiman realizar ninguna alegación.

1.31.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.

1.32 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS RURALES. DIRECCIÓN GENERAL DE DESARROLLO RURAL. DEPARTAMENTO DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y ALIMENTACIÓN. GENERALITAT DE CATALUÑA.

1.32.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Subdirección General de Infraestructuras rurales señala que se debería incluir un análisis de las Afectaciones Agrarias sobre la actividad agraria afectada por la infraestructura des del punto de vista de la ocupación del suelo agrario, así como de las externalidades negativas en las explotaciones agrarias indirectamente afectadas en el entorno de la infraestructura.

Afectación a infraestructuras rurales:

1. Afectaciones a infraestructuras agrarias existentes (caminos, etc.) Bloqueo de caminos rurales de acceso a las parcelas y a explotaciones ubicadas en el sector de estudio.
2. Afectación directa a construcciones rurales de valor etnográfico (acequias, aljibes, muros de mampostería en piedra seca, etc.).

Afectación a suelos y a cultivos:

1. Contaminación de suelos agrarios por derramamientos varios.
2. Pérdida de producción agraria por la instalación de elementos que impidan el cultivo sobre suelos agrícolas.
3. Pérdida de suelo agrario. Deberá detallarse el procedimiento que se realizará para preservar las capas de tierra vegetal para su posterior uso.
4. Problemas de inundaciones en campos próximos.
5. Impactos indirectos sobre la vegetación por ocupación de campos abandonados como zona de ocupación temporal y/o permanente.
6. Pérdida de árboles productivos.
7. Afectación sobre sistemas de riego o pozos en las explotaciones.

Afectación a explotaciones ganaderas:

1. Afectación a granjas incluidas en el ámbito de estudio.
2. Contaminaciones sonoras.

Afectación a la actividad socioeconómica:

1. Pérdida de conectividad entre las parcelas agrícolas y consecuente fragmentación y reducción de la explotación agraria.
2. Impacto sobre la calidad del aire por un probable aumento de las partículas en suspensión durante la fase de ejecución y posible reducción en el rendimiento de las explotaciones agropecuarias.
3. Reducción de la rentabilidad por acción de diversos factores, como la generación de polvo, interfiriendo en las épocas de fecundación.

Además, en caso de verse afectados, deberá tenerse en cuenta:

1. El restablecimiento de la red de riego y drenaje agrícola.
2. Las zonas de préstamo definitivo o temporal no se realizarán en parcelas agrícolas productivas. Deberá establecerse un equipo multidisciplinar para seleccionar la mejor ubicación para las zonas de préstamo, vertederos y zona de acopio de materiales.
3. El órgano promotor deberá presentar propuestas de medidas compensatorias para la ocupación del suelo agrario.
4. Durante la ejecución de las obras se deberá compatibilizar los trabajos de campo con los de ejecución del Proyecto con la intención de minimizar el impacto en las actividades agrarias (acceso a parcelas, granjas, etc.).

5. Deberá realizarse inventario de cada una de las infraestructuras de uso agrario que resulten afectadas (depósitos, esclusas de acequias, sistemas de bombeo, etc.).
6. Propuestas de restauración de los muros de mampostería en piedra seca afectados durante el programa de ejecución de las obras.
7. No se permitirá el establecimiento del parque de maquinaria en parcelas agrícolas productivas.
8. Finalmente, se establecerán medidas correctoras y se realizará un Plan de Vigilancia Ambiental para controlar los efectos sobre el medio agrario de todos los puntos relacionados en este apartado.

1.32.2 CONTESTACIÓN

En el capítulo 8 del EsAE se analizan los probables efectos sobre el medio ambiente derivados de la aplicación de la Estrategia Indicativa, entre los que se ha tenido en cuenta los suelos de alto valor productivo, los efectos sonoros o los efectos derivado del incremento de los gases de emisiones contaminantes. Este análisis se ha realizado de manera estratégica y muchos de los efectos señalados por la Subdirección General necesitan de un nivel de concreción mayor que se desarrollará en las siguientes fases de la Estrategia.

1.33 SERVICIO DE ARQUEOLOGÍA Y PALEONTOLOGÍA. DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO. DEPARAMENTO DE CULTURA. GENERALITAT DE CATALUÑA

1.33.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

El Servicio de Patrimonio señala que deberán tenerse en cuenta los probables efectos sobre el patrimonio cultural tanto en fase de planificación como en la de proyecto, así como en la fase de construcción y mantenimiento.

En cuanto al ámbito de Cataluña, en el momento que se concreten las actuaciones que puedan afectar a bienes del patrimonio cultural, será imprescindible realizar un **Estudio de Patrimonio Cultural** detallado y exhaustivo que incluya una fase previa de recopilación documental y una evaluación de impacto sobre el patrimonio cultural y se deberá incluir una propuesta de medidas preventiva y/o correctoras.

1.33.2 CONTESTACIÓN

En los apartados 4.12, 8.10 y 9.2.10 del EsAE se ha realizado un diagnóstico sobre el patrimonio cultural, un análisis de los potenciales efectos sobre este y una propuesta de medidas correctoras y preventivas en donde se especifica que además de cumplir las prescripciones legales relativas al régimen de protección, de manera general algunas de las medidas que se deberá tener en cuenta son elaborar una prospección arqueológica superficial durante la redacción de los proyectos en donde se establecerán medidas específicas para la conservación y mantenimiento de sus valores históricos y arquitectónicos; en caso de que algún bien pueda verse afectado se podrán plantear medidas específicas (catalogación del bien, traslado y reconstrucción en un sitio cercano) en coordinación con los organismos

competentes. Además, los resultados de las prospecciones deberán incorporarse a la cartografía del Proyecto que será catalogada como zona excluida para la ubicación de instalaciones auxiliares de obra. Durante el desarrollo de los proyectos se concretarán los estudios y medidas específicos en función del territorio y de la normativa de la Comunidad Autónoma afectada.

1.34 DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD. CONSEJERÍA PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA Y SOSTENIBILIDAD. JUNTA DE EXTREMADURA

1.34.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Relación de la Estrategia con otros planes, programas y políticas conexas a nivel autonómico de Extremadura

La Dirección General de Sostenibilidad comienza indicando los planes, programas y políticas que, a nivel autonómico, pueden afectar o ser afectados por la Estrategia Indicativa, entre los que se tendrán en cuenta:

- Plan Director de la Red Natura 2000
- Planes de Gestión de Espacios Red natura 2000
- Planes Rectores de Uso y Gestión y Planes de Ordenación de los Recursos naturales
- Planes de Recuperación, Planes de Conservación del hábitat y Planes de Manejo de especies amenazadas
- Plan Integrado de Residuos de Extremadura 2016-2022
- Estrategia de Cambio Climático de Extremadura 2013-2020
- Planes de Adaptación al Cambio Climático en Extremadura.
- Extremadura 2030, Estrategia de Economía Verde y Circular
- Plan de Mejora de Calidad del Aire de la Comunidad Autónoma de Extremadura
- Plan Extremeño Integrado de Energía y Clima 2021-2030.

Criterios ambientales estratégicos

Posteriormente indica una serie de criterios ambientales y efectos que recomienda sean tenidos en cuenta:

- Garantizar la conservación de los suelos y evitar procesos erosivos que supongan la pérdida del mismo.
- Incremento del ahorro y la eficiencia energética.
- Incremento en la aplicación de energías renovables.
- Establecimiento de una serie de medidas encaminadas a preservar la calidad del medio ambiente atmosférico y medidas de planificación que permitan una mejor adaptación a los aspectos climáticos del territorio.
- Garantizar la conservación de la biodiversidad en todo su ámbito, pero especialmente en los espacios naturales protegidos y aquellos enclaves de relevancia o sensibles, así como de la flora

y fauna silvestres o de los recursos genéticos que albergan, como los hábitats, ecosistemas y paisajes de los que forman parte.

- Defensa y protección de los espacios, recursos y elementos naturales, así como las riquezas con relevancia ecológica, para impedir la degradación de sus valores naturales y paisajísticos.
- En las zonas con presencia de vegetación autóctona y vegetación riparia principalmente asociada a los cauces en su estado natural se perseguirá la conservación de la vegetación natural.
- Evitar la deforestación y la retirada de la cubierta vegetal en las zonas mejor conservadas ayudando a la captación de CO₂ y reduciendo así la contribución al cambio climático.
- No incentivar directa o indirectamente formas de uso de los ecosistemas y recursos naturales por encima de los límites de la sostenibilidad, deteriorando su estado de conservación o comprometiendo su capacidad de regeneración.
- Conservación de las especies y los hábitats, y en particular prevenir la fragmentación de estos, conservando su funcionalidad. Prestar especial atención para mantener la continuidad ecológica de los sistemas fluviales, los bosques y los sistemas montañosos.
- Las zonas con valores ambientales que sean objeto de algún tipo de protección quedarán siempre sometido a la preservación de dichos valores, y comprenderá únicamente los actos que la legislación ambiental autorice.
- Protección, preservación y puesta en valor de los componentes y elementos de interés paisajístico. Los terrenos que tengan un elevado valor estético deberán protegerse de la implantación de ciertos usos, deben conservarse y además deben restaurarse.
- Establecimiento de criterios de diseño y ejecución que favorezcan la integración de las infraestructuras en el entorno, prestando especial atención a la cuenca visual existente desde la infraestructura.
- Evitar la fragmentación del territorio y la formación de barreras que produzcan ruptura de hábitat natural.
- Deberá asegurarse con carácter previo el mantenimiento de la integridad superficial, la idoneidad de los itinerarios, y la continuidad de los trazados de las vías pecuarias.
- Se evitarán, en medida de lo posible, nuevas infraestructuras y construcciones en Montes de Utilidad Pública, Vías Pecuarias, zonas de policía del Dominio Público Hidráulico, etc.
- Posibilidad de establecer requisitos o condicionantes de carácter ambiental a incluir en los Pliegos de Prescripciones Técnicas de las actuaciones de la Estrategia, tales como reciclado y reutilización de residuos, disminución de consumo de recursos naturales, etc.
- La explotación de los recursos hídricos debe ser sostenible a largo plazo y cumplir con las asignaciones hídricas del Plan Hidrológico de Cuenca que corresponda.
- La afección a la red hidrológica debe ser la mínima imprescindible, procurando no interceptar la red natural de drenaje.
- Los ríos y arroyos funcionan como corredores ecológicos y de biodiversidad, por lo que siempre se debe respetar su continuidad, tanto lateral como longitudinal.

- Evitar los diseños de las infraestructuras lineales a lo largo del trazado de los ríos, ya que su proximidad excesiva a las márgenes limita las riberas de los ríos tanto longitudinalmente como perpendicularmente.
- La contaminación acústica debe prevenirse, vigilarse y reducirse, para evitar y reducir los daños que de ésta pueden derivarse para la salud humana, los bienes o el medio ambiente.
- Las actuaciones deben plantearse fuera de los suelos expuestos a riesgos naturales y .g tecnológicos. Excepcionalmente, cuando sea imprescindible la localización de una infraestructura en ese ámbito, se definirán las medidas correctoras y protectoras que se adopten para posibilitar la implantación garantizando la seguridad.
- Se tendrán en cuenta además del riesgo de inundación, los de erosión, desplomes, movimientos de laderas, colapsos de subsuelo, incendios forestales, vientos u otros riesgos naturales.
- Cumplimiento con lo establecido en la Planificación Territorial y Urbanística aprobada.
- Se deberá compatibilizar la protección y puesta en valor del Patrimonio Histórico y Arqueológico con el desarrollo de los proyectos de infraestructuras.
- Las actuaciones permitidas en las zonas con valores culturales, históricos y arqueológicos que sean objeto de algún tipo de protección quedarán siempre sometido a la preservación de dichos valores, y comprenderá únicamente los actos que la legislación sectorial autorice.

Probables efecto significativos sobre el medio ambiente

A este respecto, se indica que los principales efectos negativos que podría causar la Estrategia estarían relacionados con la afección a las áreas protegidas, la vegetación, la fauna y la fragmentación de hábitats, por lo que indica que el estudio ambiental estratégico debería hacer hincapié en dichos efectos, identificando las medidas que pueden prevenirlos, reducirlos y, en la medida de lo posible eliminarlos.

Medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación de la Estrategia

Asimismo, la Dirección General propone que se adopten las medidas preventivas y correctoras dirigidas a evitar la fragmentación de hábitats y minimizar el efecto barrera de estas infraestructuras, así como las causas de mortandad no naturales de especies Natura 2000 asociadas a las mismas.

Por otro lado, propone que se incluyan en la Estrategia una serie de directrices que deban cumplir proyectos, relativas a las ubicaciones de estos, con la finalidad de evitar la implantación de proyectos en zonas con altos valores ambientales.

Alternativas contempladas

Finalmente, se indica que se debe estudiar la alternativa cero, resultante de no llevar a cabo la Estrategia.

1.34.2 CONTESTACIÓN

Relación de la Estrategia con otros planes, programas y políticas conexas a nivel autonómico de Extremadura

Respecto a los Planes señalados por la Dirección General de Sostenibilidad se han considerado aquellos generalistas referidos a todo el territorio de Extremadura. Los Planes específicos como los de uso y gestión de los recursos naturales, los de especies o los planes de adaptación de sectores no se han tenido en cuenta si bien se señala que deberán ser considerados en detalle en las etapas siguientes del proceso de autorización de proyectos específicos que se deriven de la Estrategia Indicativa.

Criterios ambientales estratégicos

En el apartado 3 se han analizado los objetivos de protección ambiental en los ámbitos internacional, comunitario y nacional y a partir de estos objetivos en el apartado 3.2 se han concretado para el Estudio Ambiental Estratégico que, en líneas generales, cumplen los objetivos propuestos por la Dirección General.

Probables efecto significativos sobre el medio ambiente y medidas previstas para prevenir, reducir y, en la medida de lo posible, compensar cualquier efecto negativo importante en el medio ambiente de la aplicación de la Estrategia

En el apartado 8 del EsAE se han analizado todos los efectos que podría generar la Estrategia Indicativa y en el apartado 9 se describen las medidas de prevención y reducción de los efectos ambientales de la Estrategia que se han considerado significativos a escala de la planificación. El capítulo se ha estructurado en tres partes: en una primera se destacan las medidas ya incorporadas al propio instrumento de planificación; en la segunda se realiza una propuesta de medidas correctoras y adicionales cuya aplicación será paralela al desarrollo de las actuaciones de la Estrategia; en la tercera se incluye un breve análisis relativo a la viabilidad económica de las medidas propuestas. Para elaborar este apartado se ha seguido las indicaciones del Documento de Alcance.

Alternativas contempladas

En el capítulo 7 se ha realizado una comparación de escenarios en el que se ha incluido también el Escenario 0 en el que no se ponen en valor las inversiones realizadas y solo se destinan inversiones para la continuación del funcionamiento actual de la red ferroviaria. Estos escenarios se han comparado mediante diversos indicadores y el resultado ha sido la selección del Escenario 2 como opción más sostenible y que cumple los objetivos propuestos.

1.35 SERVICIO EXTREMEÑO DE SALUD. DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA. CONSEJERÍA DE SANIDAD Y SERVICIOS SOCIALES. JUNTA DE EXTREMADURA

1.35.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General señala la importancia de la adopción de las medidas compensatorias sobre los impactos ambientales que se darán al desarrollar la Estrategia, en concreto los impactos hidrológicos

y la posible afectación a los recursos hídricos, todo ello en consonancia con las disposiciones normativas nacionales y/o autonómicas que en materia de aguas, recursos e infraestructuras hidráulicas estén vigentes, lo cual reforzará el objetivo de minimizar el cambio climático y sus efectos.

1.35.2 CONTESTACIÓN

En el EsAE se han analizado los efectos que podría generar la Estrategia entre los que se han contemplado los recursos hídricos. Además también se ha previsto la adopción de medidas compensatorias de acuerdo a lo establecido en la Ley 42/2007, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

1.36 DIRECCIÓN GENERAL DE URBANISMO Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO. CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, DESARROLLO RURAL, POBLACIÓN Y TERRITORIO. JUNTA DE EXTREMADURA

1.36.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio hace constar lo siguiente:

1. En relación con el diagnóstico ambiental que no tiene nada que objetar, ni se aporta nada adicional a lo plasmado en la documentación.
2. No aporta ninguna sugerencia a los objetivos del plan.
3. Indica que no se objeta nada, ni se aporta ningún criterio o principio no contemplado ya en la documentación
4. No se realizan sugerencias a las alternativas planteadas.
5. No se comenta nada sobre los principales aspectos (positivos y negativos) del plan sobre el medio ambiente.
6. No se realizan sugerencias relativas a las medidas preventivas, correctoras o compensatorias aplicables, a escala estratégica del plan.
7. Sobre la interrelación de esta planificación con otras planificaciones sectoriales, la Dirección General indica que la Estrategia debería coordinarse, en el ámbito territorial de la comunidad autónoma de Extremadura, con el planeamiento territorial de dicha comunidad contemplado en la Ley 11/2018, de 21 de diciembre, de ordenación territorial y urbanística sostenible de Extremadura, que está formado principalmente por las siguientes figuras de planeamiento supramunicipal:
 - a. Proyectos de Interés Regional, que podrían verse afectados por prever disponer de plataforma ferroviaria de mercancías, al menos los siguientes:
 - i. Plataforma Logística del Suroeste Europeo, 1º Fase, en Badajoz
 - ii. Parque industrial Sur de Extremadura. Mérida (Badajoz)
 - iii. Parque industrial Norte de Extremadura. Navalmoral de la Mata (Cáceres)

- b. Planes Territoriales, que consideran las infraestructuras ferroviarias como un uso del suelo y podrían verse afectados por la alteración de la planificación de la infraestructura.
- c. Directrices de Ordenación del Territorio de Extremadura (DOTEX), que actualmente no están aprobadas, pero sí muy avanzada su tramitación, y que podría verse afectada por una alteración importante de la planificación de la infraestructura ferroviaria.

1.36.2 CONTESTACIÓN

Respecto al apartado 7 relativo a los comentarios sobre la interrelación de la Estrategia con las planificaciones sectoriales, en el apartado 2.3 el EsAE se ha tenido en cuenta los objetivos del Avance de las Directrices de Ordenación del Territorio de Extremadura mencionado por la Dirección General; sin embargo, debido a la escala de planificación de la Estrategia Indicativa en donde, además, no se han territorializado el desarrollo de las actuaciones, no se han analizado ni los proyectos de interés regional ni planes territoriales de áreas más pequeñas que la Comunidad Autónoma, aunque sí se ha recomendado que todos los planes más detallados se tengan en cuenta en fases posteriores.

1.37 DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD. CONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y MOVILIDAD. XUNTA DE GALICIA

1.37.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General de Movilidad propone la redacción de uno de los objetivos de la Estrategia de la siguiente manera “Posibilitar la sostenibilidad económica de la red ferroviaria primando la eficiencia en la aplicación de los recursos, con una evaluación ex ante y ex post de los proyectos de inversión, de forma que los retornos sociales, territoriales y económicos justifiquen las inversiones que hayan de acometerse”.

Respecto a los corredores de la Red Básica Europea en España señalan que la Estrategia Indicativa, es una buena oportunidad para incorporar las líneas de actuación de instrumentos de planificación que, como el Plan Director del Corredor Atlántico, están en proceso de elaboración y a los que debe dar respuesta, alineando sus objetivos y determinando su alcance.

1.37.2 CONTESTACIÓN

La sostenibilidad territorial se ha incluido dentro del objetivo 8 que ha sido modificado y ahora se refiere a la sostenibilidad ambiental de todo el sistema ferroviario.

La Estrategia Indicativa tiene como objetivo establecer un primer escalón en la planificación ferroviaria con el objeto de determinar los objetivos estratégicos a lograr y los programas de actuación que marquen los principios básicos, directrices generales y las actuaciones a llevar a cabo para asegurar el desarrollo sostenible del sistema ferroviario. En estas directrices se ha establecido la potenciación de los corredores europeos de interoperabilidad

1.38 AGUAS DE GALICIA. CONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS Y MOVILIDAD. XUNTA DE GALICIA

1.38.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Aguas de Galicia señala que al tener un carácter estratégico, únicamente se hace referencia de manera superficial a las aguas y señalan que es por ello que todos los proyectos de construcción deben tener en consideración aspectos tales como la protección y conservación de los suelos y la vegetación natural, los espacios naturales, la calidad de las aguas y el sistema hidrológico, la gestión de residuos, la protección de la fauna, la calidad del aire, la preservación del patrimonio cultural, etc. Asimismo, durante la fase de construcción de las infraestructuras se deberá asegurar la correcta ejecución y eficacia de las medidas previstas y su adecuación a los criterios que se establezcan en las fases de diseño.

También señalan que la Estrategia Indicativa es una herramienta compatible y complementaria de los Planes de Gestión de Riesgos ya que de manera general comparten objetivos en cuanto a la integración medioambiental de las estructuras ferroviarias respetando las características del sistema hidrológico, así como de mejora de la resiliencia de las infraestructuras ante los efectos de las variaciones climáticas. La Estrategia resultará alineada con los Planes de Gestión en la medida que destine los recursos necesarios para optimizar las medidas de drenaje de las infraestructuras ferroviarias.

La Estrategia Indicativa es compatible con la Estrategia de Restauración de Ríos ya que contempla la integración ambiental de las infraestructuras ferroviarias para garantizar la calidad ambiental del entorno (incluidos los ríos), considerando la protección y conservación de la calidad de las aguas y del sistema hidrológico en cada una de las actuaciones derivadas de la Estrategia.

Como el Borrador de la Estrategia Indicativa es un plan a escala estratégica, no hace referencia a afecciones ni a medidas concretas; además, el Documento Inicial Estratégico no recoge en particular una posible incidencia sobre el Plan Hidrológico, por lo que se puede concluir que el Borrador de la Estrategia Indicativa y su Documento Inicial Estratégico no recogen afecciones concretas en materia de aguas o de su planificación sectorial.

1.38.2 CONTESTACIÓN

En el apartado 9 del EsAE se han propuesto numerosas medidas para proteger las aguas, los suelos, la biodiversidad o los espacios protegidos. Muchas de estas medidas deberán aplicarse durante la fase de proyecto cuando la escala de detalle permita una mejor aproximación a las necesidades reales para atenuar los efectos negativos.

1.39 JEFATURA TERRITORIAL DE LA CONSEJERÍA DE ECONOMÍA, EMPREDIMIENTO E INDUSTRIA. XUNTA DE GALICIA

1.39.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

1. Según en el punto 1 del artículo 4 de la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico, *“La planificación eléctrica tendrá por objeto prevenir las necesidades del sistema eléctrico para garantizar el abastecimiento de energía a largo plazo, así como definir las necesidades de inversión en nuevas instalaciones de transporte de energía eléctrica, todo esto bajo los principios de transparencia y de mínimo coste para el conjunto del sistema. Únicamente tendrá carácter vinculante la planificación de la red de transporte con las características técnicas que en ella se definen.”*

El artículo 5 de la citada Ley, en su punto 1 dice: *“La planificación de las instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica que se encuentren o discurren en cualquier clase de categoría de suelo deberá tenerse en cuenta en el correspondiente instrumento de ordenación del territorio y urbanístico, el cual deberá precisar las posibles instalaciones y cualificar adecuadamente los terrenos, estableciendo, en ambos casos, las reservas de suelo necesarias para las nuevas instalaciones y la protección de las existentes.”*

Por lo anteriormente expuesto, para las actividades planificadas, se deberá tener en consideración el contenido en la “Planificación de los sectores de electricidad y gas 2012-2020” y en la “Planificación de la red de transporte de energía eléctrica 2015-2020”, disponibles en la página web del Ministerio para la Transición Ecológica.

2. De conformidad con el contenido del Acuerdo del Consello de la Xunta de Galicia de 1 de octubre de 1997, por el que se aprueba el Plan Eólico de Galicia como proyecto sectorial de incidencia supramunicipal, modificado mediante el Acuerdo de 5 de diciembre de 2002, el desarrollo de las actividades planificadas queda vinculado a las determinaciones contenidas en este proyecto sectorial.
3. Respecto de las instalaciones de distribución de combustibles gaseosos por canalización y centros de almacenamiento y distribución de envases de gases licuados del petróleo que pudieran verse afectadas por el desarrollo de las actividades planificadas, deberán tenerse en cuenta los requisitos establecidos en el Real Decreto 919/2006, de 28 de julio, por el que se aprueba el Reglamento técnico de distribución y utilización de combustibles gaseosos, en especial lo indicado en el punto 8. “Prevención de afecciones por terceros” de su ITC-ICG01 y a las distancias mínimas de seguridad a líneas ferroviarias establecidas en el punto 3 de su ITCICG02.
4. Respecto de las nuevas instalaciones eléctricas o posibles modificaciones de las existentes (soterramientos, desvíos, etc.) que pudieran verse afectadas por el desarrollo de las actividades planificadas, deberán tenerse en cuenta los requisitos establecidos en la siguiente legislación
 - a. Ley 24/2013, de 26 de diciembre del sector eléctrico.

- b. Real decreto 1955/2000, de 1 de diciembre, por el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.
- c. Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueban el reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias.
- d. Real Decreto 223/2008, de 15 de febrero, por el que se aprueban el reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en líneas eléctricas de alta tensión y sus instrucciones técnicas complementarias.
- e. Real Decreto 842/2002, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento electrotécnico para baja tensión.

En relación a los posibles efectos mineros se tendrá en cuenta:

- Se tendrá en cuenta el contenido del Censo Catastral Mineiro de Galicia (constituido en el Catastro Mineiro de Galicia según la disposición adicional quinta de la Ley 2/2017, de 8 de febrero), para constatar posibles afecciones del desarrollo de las actividades planificadas sobre derechos mineros vigentes de la provincia de Lugo, ya que en esos casos, sus promotores contarían con el derecho minero de los artículos 40 e 44 da Ley 22/1973, de 21 de julio, de minas y procedería, por lo tanto, analizar los perjuicios que se les ocasionaría, así como para posibles intervenciones, relativas al excedente de inertes de excavación, en la restauración morfológica, paisajística y ambiental de canteras y/o graveras en uso, en proceso de restauración o por restaurar, presentándose en su caso el correspondiente modificado del plan de restauración para su aprobación de acuerdo con lo establecido en el artículo 7. “Revisión del plan de restauración” del Real Decreto 975/2009, de 12 de junio, sobre gestión de los residuos de las industrias extractivas y de protección y rehabilitación del espacio afectado por actividades mineras.
- Todos los datos referidos a los derechos mineros de Galicia están disponibles en formato digital y de manera pública consultando el Censo Catastral Mineiro de Galicia en la página web de la Cámara Oficial Mineira de Galicia

1.39.2 CONTESTACIÓN

1. Respecto a los instrumentos de planificación analizados en el apartado 3.2 del EsAE se han tenido en cuenta aquellos señalados por el Documento de Alcance.
2. En el apartado 3.2 se ha analizado el Plan Eólico de Galicia con el objetivo de analizar las interrelaciones entre este y la Estrategia Indicativa.
3. Lo señalado por la Jefatura Territorial se corresponde con una fase de proyecto en donde se deberá tener cuenta toda la normativa vigente y, por lo tanto, está fuera de alcance de la Estrategia Indicativa.
4. En el apartado 9 sobre medidas para atenuar los efectos ambientales se ha señalado que todos los proyectos derivados de la Estrategia Indicativa deberán cumplir la normativa de referencia, incluida la Ley 24/2013 del sector eléctrica y la normativa que la desarrolla.

Respecto a los posibles efectos mineros, lo señalado por la Jefatura Territorial está enmarcado en las fases de proyectos a una escala más detallada por lo que está fuera del alcance de la estrategia Indicativa. En cualquier caso, tal y como se ha mencionado anteriormente, los proyectos derivados de la Estrategia Indicativa deberán cumplir todo lo estipulado en la normativa vigente.

1.40 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PREVENCIÓN. DIRECCIÓN GENERAL DE DEFENSA DEL MONTE. CONSEJERÍA DEL MEDIO RURAL XUNTA DE GALICIA

1.40.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General señala será preciso que en la planificación, desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria se tenga en cuenta lo establecido en las disposiciones indicadas en las consideraciones legales y técnicas en materia de incendios.

Además, señala que las entidades titulares y administradoras de las infraestructuras ferroviarias pueden proponer a la administración autonómica de Galicia y en concreto a la Consejería del Medio Rural, como órgano competente en materia de prevención y defensa contra los incendios forestales, la firma de convenios de colaboración tendentes a dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 22.1 de la Ley 3/2007 del 9 de abril, en lo que respecta a los supuestos en que, por la extensión o especial dificultad de las labores de gestión de biomasa o retirada de especies, sea precisa la elaboración de una planificación anual de las actuaciones, que tendrá que ser aprobada por la Administración forestal. Tal y como se establece en dicha disposición, esta planificación se coordinará con la actuación de otras administraciones públicas responsables de la gestión de la biomasa y retirada de especies respecto a infraestructuras de su titularidad.

1.40.2 CONTESTACIÓN

El riesgo de incendios forestales ha sido tenido en cuenta en la elaboración del Estudio Ambiental Estratégico y, asimismo, se han propuesto medidas para reducir su probabilidad de ocurrencia. En cualquier caso, los proyectos derivados de la Estrategia deberán cumplir toda la normativa específica en esta materia.

Respecto a la firma de convenios, este aspecto está fuera del alcance de la Estrategia ya que su objetivo es el desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria y no se aborda la explotación de la misma por lo que todos los Programas de Actuación están enfocados a solventar las necesidades en materia de infraestructuras.

1.41 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN Y ORDENACIÓN FORESTAL. DIRECCIÓN GENERAL DE DEFENSA DEL MONTE. CONSEJERÍA DEL MEDIO RURAL. XUNTA DE GALICIA

1.41.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

1. Respecto del terreno forestal, el Documento Inicial Estratégico analiza la convergencia con la Estrategia Forestal Española y el Plan Forestal Español, sin mencionar los planes forestales autonómicos, que deberán ser tenidos en cuenta sobre todo en la planificación de nuevas líneas.

De este análisis proponen solamente una directriz para la planificación “El Programa de Integración Ambiental de la Estrategia Indicativa tiene como objetivo clave asegurar la integración ambiental de la red ferroviaria en su entorno por lo que se encuentra en línea con el objetivo señalado del Plan Forestal Español”. Se recomienda un análisis más exhaustivo desde el punto de vista forestal y social, pues la propiedad forestal en Galicia tiene una configuración más compleja que en el resto del Estado al ser privada la práctica totalidad de la superficie forestal y existir figuras de gran importancia socioeconómica como los montes vecinales en mano común. Así, el diseño de nuevas infraestructuras deberá tener en cuenta la existencia de estas propiedades y minimizar el impacto sobre ellas a través de la aplicación de medidas preventivas y correctoras. Además, el objetivo de electrificar las existentes supondrá la construcción de nuevas líneas eléctricas que también deberán tener en cuenta esta casuística, sin olvidar la necesaria protección contra la generación de incendios forestales, por fallos o accidentes, de ambos tipos de infraestructuras.

2. Se solicita que se tenga en cuenta en el trámite ambiental la existencia de: Montes vecinales en mano común en el territorio gallego, montes de Utilidad Pública y masas consolidadas de frondosas autóctonas, declaradas o no. También deberá tenerse en cuenta y minimizar las afecciones a cualquier superficie incluida en Sistema Registral Forestal de Galicia, regulado en la Ley 7/2012, de Montes de Galicia.
3. Por último, la abundancia de líneas eléctricas en el territorio gallego, que se considera saturado a este respecto, nos lleva a solicitar que se estudie la posibilidad de aprovechar (incrementando su capacidad) el trazado de las existentes, o el posible enterramiento de las nuevas líneas que sean necesarias para dar servicio a las infraestructuras ferroviarias.

1.41.2 CONTESTACIÓN

1. En el capítulo 2.3 del EsAE se han analizado las interrelaciones de la Estrategia Indicativa con los Planes Forestales de diversas Comunidades Autónomas entre las que se incluye el de Galicia.

En el EsAE se ha analizado el riesgo de incendio forestal pero debido al carácter estratégico y al ámbito de estudio nacional de la Estrategia no se ha tenido en cuenta las características específicas de ninguna Comunidad Autónoma. Estas sí que serán consideradas en las siguientes

fases de desarrollo de la Estrategia cuando además se concreten las localizaciones de los futuros proyectos.

2. En el Estudio Ambiental Estratégico se han tenido en cuenta por un lado los bienes de interés público (en donde estarían incluidos los Montes de Utilidad Pública); y por otro, los espacios naturales de interés, entre los que se encuadraría las masas consolidadas de frondosas autóctonas. La concreción de estos aspectos se concretará en las siguientes fases de desarrollo de la Estrategia.
3. Las observaciones realizadas por la Subdirección General están más encuadradas en la fase de proyecto si bien en el EsAE una de las recomendaciones clave es la de minimizar la ocupación del suelo.

1.42 DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO NATURAL. CONSELLERÍA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E VIVIENDA. XUNTA DE GALICIA

1.42.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

En su escrito, la Dirección General de Patrimonio Natural considera que la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria deberá considerar todas las cuestiones relativas a las posibles afecciones sobre los espacios naturales protegidos, hábitats naturales, flora y fauna amenazada, planes de conservación y recuperación de especies amenazadas y demás hitos del patrimonio natural y, en particular, los siguientes:

1. Figuras de espacios naturales protegidos, de las recogidas en la Ley 5/2019, de 2 de agosto, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad de Galicia y en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
2. Áreas protegidas por instrumentos internacionales de conformidad con el artículo 75 de la Ley 5/2019, de 2 de agosto, de Patrimonio Natural y de la Biodiversidad de Galicia y/o la Ley 42/2007, de 13 de diciembre.
3. Humedales del Inventario de humedales de Galicia (IHG), creado por el Decreto 127/2008, de 5 de junio, por el que se desarrolla el régimen jurídico de los humedales protegidos y se crea el Inventario de humedales de Galicia.
4. Áreas prioritarias para avifauna amenazada y/o Zonas de protección de la avifauna contra líneas eléctricas de alta tensión, según se establece en la Resolución de 18 de septiembre de 2018, de la Dirección General de Patrimonio Natural, por la que se actualiza la delimitación de las áreas prioritarias de reproducción, de alimentación, de dispersión y de concentración local de aves incluidas en el Catálogo gallego de especies amenazadas y se dispone la publicación de las zonas de protección existentes en la Comunidad Autónoma de Galicia en la que serán de aplicación medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.
5. Cauces fluviales.

6. Hábitats del Anexo I de la DC 92/43/CEE, en atención tanto al Atlas de hábitats naturales y seminaturales de España (2005), realizado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (actual Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico), como al inventario vinculado a la elaboración del Plan director de la Red Natura 2000 de Galicia.
7. Árboles o formaciones incluidas en el Decreto 67/2007, de 22 de marzo, por el que se regula el Catálogo Gallego de árboles singulares.
8. Áreas de distribución de especies protegidas incluidas en el Decreto 88/2007 de 19 de abril, por el que se regula el Catálogo gallego de especies amenazadas (CGEA).
9. Ámbito de Planes de recuperación o Conservación de especies protegidas.
10. Ámbitos vinculados a las propuestas técnicas de zonificación de Planes de conservación/recuperación de especies amenazadas que se están elaborando en la Dirección General de Patrimonio Natural.

Así mismo, indican que el desarrollo de la Estrategia indicativa, así como el de las actuaciones que de ella se deriven, deberá ser acorde a las normativas y planes de gestión aplicables a dichos hitos del patrimonio natural debiendo, todas las actuaciones que se proyecten, ser compatibles con los objetivos de conservación de los mismos.

Finalmente, recuerdan que cualquier actuación que tenga alguna afección sobre el medio natural, requerirá informe de la Dirección General del Patrimonio Natural en materia de conservación de la naturaleza.

1.42.2 CONTESTACIÓN

Los aspectos relacionados con la biodiversidad, espacios naturales, etc. han sido recogido en los siguientes epígrafes del Estudio Ambiental Estratégico:

1. Apartado 2.3.4 sobre Relaciones de la Estrategia Indicativa con otros Planes y Programas pertinentes en materia de biodiversidad, espacios naturales y Red Natura 2000.
2. Apartado 4.5 Aspectos relevantes del medio. Biodiversidad
3. Apartado 6.7 Fragmentación de hábitats.
4. Apartado 8.7 Efectos sobre la biodiversidad.
5. Apartado 8.8 Efectos sobre espacios protegidas y otras áreas de interés.
6. Apartado 9.2.7 Medidas para evitar y reducir los efectos sobre la biodiversidad.
7. Apartado 9.2.8 Medidas para evitar y reducir los efectos sobre espacios protegidas y otras áreas de interés.

Asimismo, se ha establecido que todos los proyectos o estudios derivados del desarrollo de la Estrategia deberán ser acordes a las normativas y planes de gestión.

1.43 CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS. COMUNIDAD DE MADRID

1.43.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Este organismo una vez analizado la documentación realiza las siguientes observaciones:

1. Tanto el Documento Inicial Estratégico como el propio Borrador de la Estrategia no permiten conocer qué actuaciones afectarán al transporte de viajeros de la Comunidad de Madrid, ya que en los mismos sólo se especifican las líneas generales de acción en toda la red ferroviaria española. Con en este grado de concreción no es posible, a priori, establecer una valoración de los impactos positivos o negativos de carácter medioambiental o de otra naturaleza.
2. Respecto a los objetivos del Plan, se valoran positivamente y se consideran coherentes y compatibles con las principales líneas estratégicas de la política de movilidad sostenible de la Comunidad de Madrid.
3. Respecto a las alternativas planteadas, este Organismo sugiere la adopción del Escenario 2 para la consecución de los objetivos planteados. Este escenario opta por un cambio de paradigma primando inversiones para la movilidad cotidiana, especialmente para la red de Cercanías. La red de Cercanías de Madrid cuenta con más de 420 km de longitud, cuya demanda en 2019 superó los 200 millones de viajeros. Esta demanda de viajeros en Cercanías de Madrid suele superar la oferta disponible en periodos de hora punta, presentando problemas de fiabilidad en alguna de sus líneas. Por dicho motivo se requiere que la Estrategia contemple para esta red el nivel de inversión adecuado que revierta en un aumento de la capacidad de la infraestructura y contribuya al desarrollo de la red, su mantenimiento y una mejora sustancial del nivel de servicio.
4. En relación con el punto anterior, sería importante conocer si la Estrategia Indicativa del Desarrollo, Mantenimiento y Renovación de la Infraestructura Ferroviaria mantiene las actuaciones contenidas en el “Plan Integral de Mejora de los Servicios de Cercanías de Madrid” y si se van a respetar las Inversiones previstas en dicho Plan para los próximos años: Medio Plazo (2020-2022): 1.733.659 € y Largo plazo (2023-2025): 2.776.268 €.
5. En lo que se refiere la interrelación con otras planificaciones sectoriales, se manifiesta la necesidad de coordinación de las actuaciones de esta Estrategia con la planificación territorial y de las infraestructuras de transporte en el ámbito de la Comunidad de Madrid. En este sentido, sería recomendable establecer el marco de colaboración adecuado entre las administraciones central y autonómica que garantice el aprovechamiento de sinergias y la compatibilidad de objetivos.
6. Finalmente, se entiende que la documentación que se presenta a trámite constituye un primer nivel estratégico y de líneas generales de acción. El ulterior desarrollo de la Estrategia y la concreción de sus actuaciones permitirán una valoración de su impactos y afección tanto a nivel medioambiental como en lo referido al ámbito competencial de este Organismo.

1.43.2 CONTESTACIÓN

1. La finalidad de la presente Estrategia Indicativa es establecer un primer escalón en planificación ferroviaria con el objeto de determinar los objetivos estratégicos a lograr y los programas de actuación que marquen los principios básicos, directrices generales y las actuaciones a llevar a cabo para asegurar el desarrollo sostenible del sistema ferroviario. En su segundo escalón, los administradores de la infraestructura ferroviaria (Adif y ADIF-AV) deberán desarrollar sus respectivos Programas de Actividad basándose en las principales directrices y principios que se derivan de los programas de actuación definidos en la presente Estrategia Indicativa, para garantizar un desarrollo óptimo y eficiente de la red, ya a través de actuaciones concretas. Es en estas fases más desarrolladas en donde el grado de concreción aumentará.
2. No procede respuesta.
3. En el EsAE se ha realizado una comparación multicriterio de tres escenarios diferentes de desarrollo (incluido el Escenario 0) y se ha concluido que el mejor escenario es el número 2. Posteriormente este escenario se ha desarrollado en cuatro Programas de Actuación que a su vez contemplan varias actuaciones entre las que se encuentra el mantenimiento y mejora de la red de Cercanías.
4. Debido a la escala de planificación de la Estrategia Indicativa no se han concretado los aspectos señalados por la Dirección de Planificación Estratégica y Explotación y será en fases posteriores cuando se pueda analizar lo expuesto.
5. En el apartado 2.3 se han analizado todas las interrelaciones existentes entre la planificación de todas las Comunidades Autónomas, incluida la de la Comunidad de Madrid, y la Estrategia Indicativa. Asimismo, en el apartado 9 de la Estrategia Indicativa se ha incluido un apartado relativo a la gobernanza y seguimiento.
6. Efectivamente, la Estrategia Indicativa constituye un primer paso en la planificación ferroviaria que será concretada posteriormente.

1.44 SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA. CONSEJERÍA DE CIENCIA, UNIVERSIDADES E INNOVACIÓN. COMUNIDAD DE MADRID

1.44.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Secretaría General Técnica comunica que no existen observaciones a formular.

1.44.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.

1.45 DIRECCIÓN GENERAL DE PATRIMONIO CULTURAL. CONSEJERÍA DE CULTURA Y TURISMO. COMUNIDAD DE MADRID

1.45.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General de Patrimonio Cultural señala que la incidencia sobre el patrimonio cultural se deriva de la ocupación del suelo y de la construcción de las infraestructuras ferroviarias. Por ello, en el desarrollo de fases posteriores del proyecto de Desarrollo, Mantenimiento y Renovación de la Infraestructura Ferroviaria donde se detallarán y definirán las actuaciones concretas a llevar a cabo en el territorio, se deberá contemplar la posibilidad de afección al patrimonio cultural derivado de los movimientos de tierras.

Además, indican que la Dirección General de patrimonio Cultural se proporcionará la información contenida en el Catálogo geográfica de Bienes Inmuebles del patrimonio Histórico de la comunidad y se dictaminará la conveniencia de realizar un estudio de afección a bienes arqueológicos y/o paleontológicos en el ámbito del proyecto.

1.45.2 CONTESTACIÓN

En el apartado 8.10 del EsAE se han analizado los efectos potenciales sobre el patrimonio cultural y efectivamente estos están asociados a la ocupación del territorio por lo que se concretarán en las siguientes fases de desarrollo de la Estrategia. Además, en el apartado 9.2.10 se han propuesto diversas medidas generalistas que también deberán concretarse en fases posteriores.

1.46 DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA. CONSEJERÍA DE SANIDAD. COMUNIDAD DE MADRID

1.46.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General de Salud Pública realiza las siguientes apreciaciones

1. Se señala que se deberá incluir como objetivo estratégico la movilidad saludable, especialmente en el contexto de la reciente pandemia de la COVID-19, con importantes impactos sobre la movilidad y la tendencia creciente hacia la movilidad saludable. Recomiendan que sería útil reforzar las medidas preventivas, especialmente soluciones basadas en la naturaleza del riesgo biológico para que lo que propone la elaboración de indicadores ambientales de alerta temprana de ocupación y exposición vinculados a cada línea de transporte y estaciones con el fin de que la población pueda entender y conocer mediante un “Valor indicativo del riesgo” su nivel de seguridad sanitario.
2. Se indica que se deberá promover la integración de criterios y medidas adaptativas en planes sectoriales, programas y/o estrategias sectoriales y territoriales concurrentes. En este sentido, la Estrategia deberá ser transversal con la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada (principalmente en su eje 8), el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático, el

Plan Nacional de Salud y Medio Ambiente (Pendiente de publicación) y el Plan de Protección Civil.

3. La evaluación de riesgos debe ser utilizada como una herramienta para identificar dónde y cuándo es más probable que la salud pública se vea afectada por la emisión de contaminantes químicos, físicos biológicos, a fin de proponer las estrategias de prevención de riesgos para la salud. En este sentido, señalan la Declaración de Adelaida (Estrategia de la OMS de “Salud en todas las políticas públicas” que establece los principios que debe regir el transporte:
 - La planificación óptima de las carreteras, los transportes y la vivienda debe tener en cuenta el impacto sanitario, dado que puede reducir emisiones gravosas desde el punto de vista medioambiental, y mejorar la capacidad de las redes de transporte y su eficiencia desde el punto de vista de la movilidad de las personas, los bienes y los servicios.
 - La mejora de las posibilidad de transporte (en particular los desplazamientos a pie o en bicicleta) crea comunidades más seguras y vivibles, reduce la degradación medioambiental y mejora la salud.

Señalan además que los futuros Estudios de Impacto Ambiental que se realicen en fases posteriores deberán tener cuenta las siguientes recomendaciones sanitario-ambientales:

- a. Población y territorio. Se deberán tener en cuenta las distancias necesarias entre las nuevas áreas de actuaciones y las poblaciones para limitar los impactos sobre éstas. A este respecto se estima que es importante disponer de la información del territorio antes del inicio de la ejecución de obras y de la selección de emplazamientos, así como de modelos de predicción y fase de funcionamiento.
- b. Generación de residuos. Será necesario incorporar un plan de desamiantado de trenes e instalaciones de forma específica, dada la importancia que la manipulación y gestión concreta de este residuos peligrosos tiene para la protección de la salud.
- c. Impacto para la salud de usuarios y población en general por episodios por plagas y sectores transmisores de molestias y enfermedades al hombre. Se estima que esto episodios van a ser más frecuentes por lo que es un impacto a considerar tanto a nivel de planificación como de ejecución de obras y de operación.
- d. En el proceso de autorización de los proyectos se deberá exigir la aplicación de las Mejores Técnicas Disponibles.
- e. Asegurar la calidad del ambiente interior en el interior de las infraestructuras: trenes y estaciones, para lo que se pone a disposición los documentos elaborados por la Consejería de Sanidad de Madrid que proporciona información sobre los requisitos legales y recomendaciones del ámbito de la sanidad ambiental.

1.46.2 CONTESTACIÓN

1. En el EsAE se han incluido varios objetivos relacionados con la salud y más concretamente con la contaminación acústica, la contaminación atmosférica y los accidentes. Respecto a la inclusión de medidas preventivas vinculadas a cada línea de transporte, esto formaría parte de

la explotación de las líneas y la Estrategia Indicativa únicamente tiene como objetivo el desarrollo y mejora de las infraestructuras ferroviarias por lo que estaría fuera de alcance.

2. En el apartado 2.3 se presenta un análisis de las interrelaciones de la Estrategia con los principales instrumentos de planificación (estrategias, planes y programas) sectoriales y territoriales que se han tenido en consideración en el estudio ambiental estratégico y que están ligados con los objetivos ambientales de la Estrategia. Entre los planes y programas analizados se han tenido en cuenta todos los señalados por la Dirección General de Salud Pública excepto el Plan Nacional de Salud y Medio Ambiente porque está pendiente de publicación.
3. En la Estrategia Indicativa se han tenido en cuenta los principios de la Declaración de Adelaida ya que se han considerado las emisiones contaminantes y también se han tenido en cuenta la importancia de unas comunidades seguras y vivibles.

Respecto a las consideraciones que realizan que deben incluir los futuros Estudios de Impacto Ambiental que se lleven a cabo en fases posteriores:

- a. En general en las medidas propuestas en el EsAE se indica que tendrá en cuenta en el diseño de los proyectos todas aquellos condicionantes del territorio que pueden ser susceptibles de verse afectados. Así, por ejemplo, la distancia será clave en el análisis del ruido o del impacto paisajístico.
- b. En el apartado 9.2.9 del EsAE se ha especificado la necesidad de establecer medidas adecuadas durante el desmantelamiento de las infraestructuras.
- c. Se considera que los aspectos relativos a las plagas y sectores transmisores de molestias y enfermedades están fuera de alcance.
- d. Se considera que la recomendación está fuera de alcance.
- e. Se considera que la recomendación sobre la calidad del ambiente interior excede del alcance de la Estrategia Indicativa.

1.47 DIRECCIÓN GENERAL DE SOSTENIBILIDAD Y CAMBIO CLIMÁTICO. CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y SOSTENIBILIDAD. COMUNIDAD DE MADRID

1.47.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección General de Sostenibilidad y Cambio Climático señala lo siguiente:

- Respecto al diagnóstico ambiental:

Indica que cerca de un 48% del territorio de la Comunidad de Madrid, se encuentra respaldado por una o varias de las categorías de protección derivadas de la legislación autonómica, estatal, comunitaria e internacional, y, por tanto, considera relevante que se tenga en cuenta la búsqueda de nuevos emplazamientos y trazados ferroviarios que minimicen o eviten el paso por los espacios de alto valor ambiental.

- Respecto de los objetivos de la planificación:

Indica que dentro del objetivo 3 “Renovación y mejoras de la Red” de la Estrategia, se recoge la electrificación progresiva de aquellos trayectos estratégicos sin electrificar (para viajeros y sobre todo para mercancías). Sin embargo, aunque según el informe “Declaración de la Red de 2020” del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), a fecha 1 de enero de 2020 había más de 5.000 km de vía sin electrificar, en el documento no se cuantifican los kilómetros previstos para electrificar, por lo que, desde el punto de vista de la lucha contra el calentamiento global, se sugiere plantear un objetivo lo más ambicioso posible para electrificar las líneas que actualmente funcionan con gasoil.

- Respecto al Estudio Ambiental Estratégico

Sugieren que el estudio ambiental estratégico debería justificar en qué medida la nueva planificación puede afectar a los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático.

Indican que, en el caso de las subestaciones eléctricas, instalaciones sometidas al Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados, tanto la implantación de nuevos establecimientos como su clausura, se deberá someter a lo dispuesto en el artículo 3.4 del mencionado Real Decreto.

Respecto a las líneas aéreas de alta tensión que den servicio al tráfico ferroviario indican que se deberían tomar medidas en cuanto al cumplimiento del Decreto 131/1997, de 16 de octubre, por el que se fijan los requisitos que han de cumplir las actuaciones urbanísticas en relación con las infraestructuras eléctricas.

En cuanto a la contaminación acústica consideran relevante que la planificación de nuevas líneas y mejora de las existentes tenga en cuenta la normativa respecto al ruido y vibraciones, así como la necesaria coordinación con las administraciones regionales y locales respecto de los desarrollos urbanísticos actuales y previstos en sus planeamientos municipales o territoriales.

- Respecto a la relación con otros planes:

Indican que la Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid 2013-2020 incorpora medidas que permiten reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y que la citada Estrategia o Plan Azul+ incluye en particular para el sector transporte, la reducción de las emisiones de las emisiones procedentes del transporte público ferroviario de cercanías.

Además, indican que en el Plan Azul+ se incluyen actuaciones en relación con el transporte de mercancías. En particular que potenciar el tráfico mixto ferroviario (mercancías y pasajeros) se considera muy beneficioso para disminuir las emisiones del sector transporte por carretera, en consonancia con los objetivos de lucha contra el cambio climático.

Finalmente, se sugiere que se tenga en cuenta el citado Plan Azul+ en la planificación y se incorpore su referencia en la documentación de la Estrategia ferroviaria.

1.47.2 CONTESTACIÓN

Respecto a tener en cuenta la búsqueda de nuevos emplazamientos y trazados ferroviarios que minimicen o eviten el paso por los espacios de alto valor ambiental, en el apartado 9.2.8 *Medidas para evitar y reducir los efectos sobre los espacios protegidos y otras áreas de interés* se señala que se debe “evitar la ocupación de cualquier espacio protegido y otras áreas de interés por parte de nuevas infraestructuras tanto temporales como definitivas” y que en caso de que se produjera una afección esta debe ser “mínima y compatible con los planes de gestión de los espacios protegidos y de la Red Natura 2000”.

Respecto a los objetivos de planificación, y concretamente sobre la necesidad de plantear un objetivo más ambicioso para electrificar las líneas que actualmente funcionen con gasoil, la Estrategia Indicativa es un documento de planificación, en el que se establecen una serie de orientaciones y directrices sobre las futuras inversiones en la red ferroviaria hasta 2026 y en donde no se han territorializado ninguna actuación por lo que no corresponde a esta escala de planificación especificar un objetivo cuantitativo sobre el número de kilómetros a electrificar. En el Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) sí que se ha señalado el número de kilómetros electrificados actualmente, concretamente 9.933 km y además se ha utilizado como uno de los indicadores para comparar escenarios y se ha propuesto como indicador de seguimiento en el Programa de Vigilancia Ambiental.

Respecto a incluir en qué medida la nueva planificación puede afectar a los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático, dado que la Estrategia Indicativa únicamente ofrece directrices para la inversión no es posible calcular de manera específica la contribución en kilotoneladas de CO₂eq del desarrollo de las actuaciones. Sin embargo, sí que se ha analizado que la tendencia a electrificar, las inversiones en Cercanías para mejorar la movilidad en los entornos metropolitanos y el fomento el trasvase modal de las mercancías al transporte ferroviario va a contribuir a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Además, se ha propuesto como indicador del Programa de Seguimiento cinco indicadores que ayudarán a analizar como el desarrollo de la Estrategia a 2026 contribuye a reducir las emisiones del transporte.

Respecto a que las subestaciones eléctricas y las líneas aéreas de alta tensión cumplan la normativa de referencia está fuera del alcance de la Estrategia Indicativa que como se ha mencionado únicamente establece directrices. En cualquier caso, se menciona en el EsAE que todos los proyectos deberán cumplir la normativa vigente que le aplique.

Sobre la contaminación acústica, en el apartado 9.2.4 *Medidas para evitar y reducir los efectos sobre la población derivados de la contaminación acústica* se especifica que el desarrollo de los Programas que culminarán en el desarrollo de nuevas infraestructuras estas “deberán ir acompañadas de estudios de ruido elaborados a una escala de detalle que permitan comprobar el cumplimiento de la normativa vigente en esta materia”.

Por último, en el apartado 2.3.1 sobre Relaciones de la Estrategia Indicativa con otros Planes y Programas pertinentes en materia de cambio climático se ha tenido en consideración la Estrategia de Calidad del Aire y Cambio Climático de la Comunidad de Madrid.

1.48 SUBDIRECCIÓN DE SALUD PÚBLICA Y ADICCIONES DE BIZKAIA. DEPARTAMENTO DE SANIDAD. GOBIERNO VASCO

1.48.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Subdirección de Salud Público y Adicciones señala que el Plan de Salud de Euskadi 2013-2020 contempla que es preciso que el objetivo de salud esté presente en todas las políticas y actuaciones y que debe garantizarse la calidad del entorno ambiental, mediante el control y seguimiento de los riesgos ambientales, y en particular, el agua. Por tanto consideran necesario un seguimiento de todos los aspectos con incidencia en la calidad de vida y salud de las personas, especialmente de las posibles alteraciones de las aguas superficiales, acuíferos y zonas de recarga que formen parte de los sistemas de abastecimiento de agua de consumo de la población.

1.48.2 CONTESTACIÓN

En el EsAE se han analizado los efectos que podría generar la Estrategia entre los que se han contemplado tanto los efectos sobre la salud (contaminación acústica y contaminación atmosférica) así como los recursos hídricos. Además también se ha previsto la adopción de medidas para reducir los efectos sobre el agua y el dominio público hidráulico terrestre y minimizar los riesgos de afección a la calidad de las aguas.

1.49 CENTRO DE PATRIMONIO CULTURAL VASCO DE LA DIRECCIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL. DIRECCIÓN DE PATRIMONIO CULTURAL Y POLÍTICA LINGÜÍSTICA. GOBIERNO VASCO

1.49.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección de Patrimonio Cultural y Política Lingüística deduce que las principales afecciones al Patrimonio Cultural derivadas de las previsiones del Plan tienen que ver con la posible nueva instalación o ampliación de infraestructuras existentes, si bien el planteamiento general es más bien el de actuar sobre la red existente para mejorar la calidad, la capacidad y la seguridad del transporte, incidiendo sobre todo en la red de cercanías.

Indican que, en esta fase, no se pueden definir los impactos concretos en el Patrimonio Cultural, pero que hay que considerar que el desarrollo del Plan podría afectar a elementos patrimoniales de variada naturaleza (histórica-arquitectónica y en menor medida, arqueológica) incluidos en declaraciones efectuadas al amparo de la Ley 6/2019, de 9 de mayo, de Patrimonio Cultural Vasco, o que se encuentran en la actualidad con propuesta para su protección.

Según la Dirección de Patrimonio Cultural y Política Lingüística, dentro de las líneas de actuación planteadas en el Escenario 2, destaca a los efectos de analizar la incidencia del plan en el Patrimonio Cultural la enfocada a la modernización de estaciones de la red mediante actuaciones de mejora

relativas a la accesibilidad, habitabilidad del pasajero, racionalización y aprovechamiento de vías, adecuación de andenes y configuración de estaciones inteligentes, entre otras, precisamente, en la medida en que se pretende potenciar las estaciones que se encuentran en el centro de las ciudades que generalmente son elementos arquitectónicos de valor histórico-arquitectónico que a su vez pueden contener elementos muebles de valor patrimonial, el análisis de los efectos sobre el Patrimonio cultural es más pertinente. Por ese motivo, se indica que el Plan debería contemplar dentro de los objetivos de integración ambiental la compatibilización de las actuaciones de modernización con la preservación y la puesta en valor de los valores histórico-culturales en estos elementos de la infraestructura ferroviaria, que es parte integrante y fundamental del Patrimonio industrial.

Finalmente, la Dirección de Patrimonio Cultural y Política Lingüística indica que el estudio ambiental estratégico del Plan debería contemplar que, tanto las actuaciones de desarrollo de nuevas líneas como las actuaciones de mantenimiento y mejoras en la red existente pueden tener efectos directos sobre el patrimonio cultural constituido por elementos de valor histórico de la infraestructura ferroviaria y que, en todo caso, en el desarrollo de los proyectos que se deriven de la Estrategia se deberán tener en cuenta las prescripciones legales relativas al régimen de protección y al entorno de protección de elementos ya declarados como Bienes Culturales y las recomendaciones de protección para los elementos con algún tipo de propuesta de protección. Por lo tanto, la Dirección de Patrimonio Cultural y Política Lingüística indica que en el Estudio Ambiental se deberían establecer medidas genéricas protectoras y correctoras, para evitar afecciones negativas al Patrimonio Cultural.

1.49.2 CONTESTACIÓN

En el apartado 8.10 *Efectos sobre el patrimonio cultural y vías pecuarias* de la EsAE se ha analizado los efectos sobre el patrimonio cultural de los Programas de actuación que suponen una ocupación del suelo, haciendo hincapié a las posibles afecciones a elementos histórico-arquitectónico situados en las estaciones localizadas en el centro de las ciudades debido al posterior desarrollo de la línea de acción “Grandes operaciones en integraciones urbanas y estaciones”.

Asimismo, en el apartado 9.2.10 *Medidas para evitar y reducir los efectos sobre el patrimonio cultural y los bienes materiales* se ha tenido en cuenta que las medidas deben cumplir las prescripciones legales de la normativa de referencia y, además, se ha señalado algunas medidas genéricas a tener en cuenta en el posterior desarrollo de las actuaciones derivadas del Plan.

1.50 DIRECCIÓN DE PATRIMONIO NATURAL Y CAMBIO CLIMÁTICO. VICECONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE. DEPARTAMENTO DE DESARROLLO ECONÓMICO, SOSTENIBILIDAD Y MEDIO AMBIENTE. GOBIERNO VASCO.

1.50.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Dirección de Patrimonio Natural y Cambio Climática señala que el Programa de Integración Ambiental es poco ambicioso y continuista en donde las medidas se definirán en su mayor parte a nivel de proyecto pero en la que no se definen líneas de actuación concretas que permitan avanzar en una

mayor sostenibilidad ambiental del sistema ferroviario. Es por ello solicitan que se refuerce el Programa de Integración Ambiental adquiriendo compromisos específicos como inversiones en utilización de renovables, análisis de puntos negros y proyectos específicos de permeabilización de infraestructuras existentes.

Se señala que aunque la Estrategia no incluye en esta fase proyectos concretos que tengan una incidencia territorial directa, el EsAE que se redacte deberá al menos prever los principales impactos derivados y establecer las pautas para las evaluaciones ambientales de los mismo.

Asimismo, consideran necesario que se tengan en consideración los siguientes documentos estratégicos:

- Estrategia de Biodiversidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2030.
- Estrategia Vasca de Cambio Climático 2050.
- Estrategia de Geodiversidad de la Comunidad Autónoma del País Vasco 2020.
- Decreto 128/2019, de 30 de julio, por el que se aprueban definitivamente las Directrices de Ordenación Territorial de la Comunidad Autónoma del País Vasco.
- Decreto Legislativo 1/2014, de 15 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Conservación de la Naturaleza del País Vasco.
- Espacios naturales protegidos de la Comunidad Autónoma del País Vasco que cuentan con su normativa específica de aplicación.
- Especies de flora y fauna amenazada
- Plan Territorial Sectorial de Zonas Húmedas de la CAPV.
- Plan Territorial Sectorial del Litoral
- Plan Territorial Sectorial Agroforestal Vasco.
- Plan Forestal Vasco (1994-2030).
- Plan Territorial Sectorial de Márgenes de los ríos y arroyos de la Vertiente Cantábrica y de la vertiente mediterránea del País Vasco.
- Planes Hidrológicos de las Demarcaciones Hidrográficas del Cantábrico Occidental, Cantábrico Oriental y Ebro.

1.50.2 CONTESTACIÓN

En el Programa de Integración Ambiental se han dado una serie de directrices para avanzar en la sostenibilidad de la red que se completarán con las medidas propuestas por el EsAE en el que sí que ha señalado la necesidad de que el consumo de la electricidad sea 100% renovable, el cálculo de los indicadores relativos a la fragmentación que hasta el momento (y desde que aprobó el PITVI) no se ha realizado, que las estructuras transversales identificadas por el MITERD que no cumplen las prescripciones técnicas se adapte y que se hagan estudios específicos para la identificación del grado de fragmentación de un territorio, cuáles son las zonas críticas para restaurar la conectividad entre hábitats, las zonas de importancia para mantener poblaciones locales de especies de especial interés de conservación, e incluso los puntos críticos de mortalidad de fauna.

El EsAE ha realizado un completo análisis de los potenciales efectos que podría generar el desarrollo de la Estrategia Indicativa y se han propuesto medidas para atenuarlos

En cuanto a la planificación a tener en cuenta, en el apartado 2.3 se han considerado todos aquellos planes señalados excepto los específicos de ámbitos más pequeños que la Comunidad Autónoma como los relativos a los planes de gestión de los espacios naturales, los de especies amenazadas, los planes territoriales sectoriales de márgenes de los ríos y arroyos de las vertientes cantábricas y mediterráneas y los Planes Hidrológicos. Además, también se ha analizado el Programa de Desarrollo Rural de Euskadi

1.51 DIRECCIÓN GENERAL DE CALIDAD AMBIENTAL Y RECURSOS HÍDRICOS. CONSEJERÍA DE SOSTENIBILIDAD Y TRANSICIÓN ECOLÓGICA. GOBIERNO DE LA RIOJA

1.51.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Consejería realiza la siguientes sugerencias:

1. Se analizarán los objetivos de protección ambiental que guardan relación con esta Estrategia Indicativa y la manera en que se han tenido en cuenta durante su elaboración (Directrices Estratégicas Comunitarias, VII Programa de Acción de la Comunidad Europea en materia de Medio Ambiente, etc.).

Se tendrá en consideración especialmente su adecuación al Pacto Verde Europeo y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos en la Agenda 2030 y, en concreto, cómo afectará la implementación de esta Estrategia Indicativa sobre: la atenuación del cambio climático y adaptación a sus previsible efectos y la protección de la biodiversidad y la conservación de los hábitats y los paisajes.

2. Se estudiará su relación con otros planes o programas conexos cuyo contenido pueda afectar o ser afectado significativamente por las determinaciones de esta Estrategia, tanto de ámbito nacional como autonómico.

Se valorarán cuantitativa o cualitativamente los efectos previsiblemente generados por las distintas acciones de esta Estrategia Indicativa sobre los distintos factores ambientales en aquellas áreas donde su incidencia se considere significativa, independientemente de las evaluaciones de impacto ambiental de los proyectos que corresponda realizar en el futuro.

Este análisis deberá incluir específicamente el cálculo de la huella de carbono derivada de la aplicación de esta Estrategia Indicativa

3. En lo referente a las medidas ambientales preventivas, correctoras y compensatorias se prestará especial atención a aquellas encaminadas a la mejora de la biodiversidad, la conservación del suelo, la disminución de la emisión de gases de efecto invernadero.
4. En lo que respecta al seguimiento de esta Estrategia Indicativa, deberá incluir los parámetros e indicadores necesarios para la comprobación de su cumplimiento, la detección de los

impactos producidos y la propuesta de revisión en caso necesario. El coste del seguimiento ambiental deberá reflejarse en su estudio de viabilidad económica.

5. Con respecto a los indicadores ambientales, se propone en general no crear nuevos indicadores, sino utilizar aquéllos ya existentes y de los que se tenga experiencia, como los propuestos por el EUROSTAT, así como por la Agencia Europea de Medio Ambiente.

1.51.2 CONTESTACIÓN

1. En el apartado 2.3 del EsAE se ha realizado un análisis de las interrelaciones de la Estrategia con los principales instrumentos de planificación (estrategias, planes y programas) sectoriales y territoriales que se han tenido en consideración en el estudio ambiental estratégico y que están ligados con los objetivos ambientales de la Estrategia entre los que se ha tenido en cuenta el Pacto Verde Europeo, la PAC, etc. Asimismo, en el apartado 3 del EsAE se han analizado los objetivos de protección ambiental de estos y otros planes y la manera en la que la Estrategia Indicativa contribuye al cumplimiento de estos objetivos y metas.
Respecto a los ODS, en el EsAE no se ha tenido en cuenta de manera específica los Objetivos de Desarrollo Sostenible aunque sí que se ha analizado la afección al cambio climático, a la biodiversidad y la conservación los hábitats y paisajes; por otro lado, sí que han sido evaluados en la propia Estrategia Indicativa analizando como cada programa de Actuación contribuye a alcanzar estos ODS.
2. En el apartado 2.3 del EsAE se ha realizado un análisis de las interrelaciones de la Estrategia con los principales instrumentos de planificación (estrategias, planes y programas) sectoriales y territoriales que se han tenido en consideración en el estudio ambiental estratégico y que están ligados con los objetivos ambientales de la Estrategia.
Asimismo, a lo largo del apartado 8 se han analizado los efectos previsiblemente generados por cada una de las actuaciones de cada Programa para cada uno de los factores ambientales. Dado el carácter estratégico de la Estrategia Indicativa, la valoración de los efectos se ha realizado de manera cualitativa. Por esta razón y por el hecho de que no se ha territorializado ninguna actuación, no se ha podido estimar la futura huella de carbono aunque se ha utilizado como indicador el valor actual de las emisiones de GEI y de consumo energético para la red ferroviaria y se ha propuesto en el Programa de Seguimiento que se analice la tendencia con el objetivo de verificar la evolución del sector y su contribución al cambio climático.
3. En el apartado 9 se han descrito las medidas de prevención y reducción de los efectos ambientales de la Estrategia que se han considerado significativos a escala de la planificación entre las que destacan las medidas sobre la biodiversidad, el suelo y el cambio climático.
4. En el apartado 10 se han propuesto una serie de indicadores ambientales que permitirán realizar un seguimiento de los efectos ambientales de la Estrategia. Asimismo, en el apartado 9.3 se ha incluido un apartado relativo a la financiación de las medidas.
5. Para la selección y definición de los indicadores propuestos tanto para la comparación de escenarios en el apartado 7 como en el Programa de Seguimiento Ambiental en el apartado 9 se ha tenido en cuenta no solo los indicadores utilizados en Eurostat sino también los propuestos por el Observatorio del Transporte y la Logística de España o los definidos por el

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en relación a la fragmentación de hábitats o los utilizados para el Perfil Ambiental de España.

1.52 DIRECCIÓN GENERAL SALUD PÚBLICA, CONSUMO Y CIUDADANOS. CONSEJERÍA DE SALUD. GOBIERNO DE LA RIOJA

1.52.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Se realizan las siguientes sugerencias:

1. Criterios ambientales estratégicos a considerar, en relación a la salud humana:
 - a. Disminuir la exposición humana al ruido y las vibraciones.
 - b. Disminuir la exposición humana a los campos electromagnéticos generados por la actividad.
 - c. Garantizar la ausencia de afecciones a las aguas de abastecimiento de consumo humano.
 - d. Garantizar la evacuación, tratamiento y vertido o reutilización de las aguas residuales y pluviales en condiciones sanitarias tales que no originen riesgos para la salud humana directos o indirectos.
 - e. Reducir la exposición humana a contaminantes atmosféricos de cualquier tipo.
 - f. Disminuir la exposición a los riesgos para la salud humana que se puedan originar por la gestión de los residuos sólidos.
 - g. Reducir la exposición humana a sustancias peligrosas como tales, en mezclas o contenidas en artículos, o incluidas en los suelos contaminados.
 - h. Disminuir la exposición humana a riesgos naturales (inundaciones, desprendimientos, m desplazamientos y colapsos de suelos, incendios...) y a accidentes, así como los riesgos para la salud derivados del cambio climático.
 - i. Mejorar la calidad de vida y el bienestar humano considerando la calidad del paisaje, las molestias por diferentes causas, las desigualdades sociales, el sentimiento de pertenencia, la participación e integración social, las comunicaciones, accesibilidad y movilidad, los espacios y disfrute del ocio, etc.
2. En el análisis ambiental de alternativas sugerimos que se valoren las alternativas más saludables y las opiniones de los ciudadanos y/o sus asociaciones.
3. Describir las principales medidas preventivas y correctoras para disminuir la exposición humana a alimentos contaminados, contaminantes atmosféricos, ruido, radiaciones, residuos y vertidos a las aguas o al suelo. Así como medidas de prevención de accidentes.
4. Incluir también una descripción de las medidas previstas para el seguimiento de los efectos en el medio ambiente, incluida la salud humana, de la aplicación del plan mediante un programa de vigilancia ambiental que incluya indicadores de salud humana adecuados a los efectos más significativos identificados.

1.52.2 CONTESTACIÓN

1. Respecto a los criterios ambientales propuestos, el EsAE ha tenido en cuenta todo los señalados por la Dirección General excepto el relativo a disminución de la exposición humana a los campos electromagnéticos que se ha considerado fuera de alcance ya en las líneas eléctricas, tanto de acometidas como en la catenaria, los campos electromagnéticos que se generan en las subestaciones se consideran dentro de los límites admisibles; y, en relación con las servidumbres de otras instalaciones eléctricas o de comunicación, se tendrán en cuenta en las fases sucesivas lo establecido en el Real Decreto 337/2014, de 9 de mayo, por el que se aprueban el Reglamento sobre condiciones técnicas y garantías de seguridad en instalaciones eléctricas de alta tensión y sus Instrucciones Técnicas Complementarias ITC-RAT 01 a 23.
2. En el apartado 7 del EsAE se ha realizado una comparación de tres escenarios en el que se han tenido en cuenta diversos criterios, uno de los cuales ha sido el relativo a la salud de la población. En cuanto a la consideración de la opinión de la ciudadanía y asociaciones, el procedimiento de evaluación ambiental estratégico, de acuerdo a lo establecido en la Ley 21/2013, incluye dos momentos diferentes en el que las Administraciones públicas afectadas y las personas interesadas pueden participar: en primer lugar, las consultas que se realizan a partir de la presentación de la solicitud de inicio; y la realización de alegaciones.
3. En el apartado 9 del EsAE se describen las medidas de prevención y reducción de los efectos ambientales de la Estrategia que se han considerado significativos a escala de la planificación para todos los aspectos ambientales señalados por la Dirección General: contaminación atmosférica, ruido, residuos, vertidos y riesgo de accidentes. Sin embargo, no se ha tenido en cuenta el riesgo de exposición a alimentos contaminados ni radiaciones porque se consideran que están fuera del alcance de la Evaluación Ambiental Estratégica.
4. En el apartado 10 se ha incluido un Programa de Vigilancia Ambiental con el objetivo de realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación o ejecución de las medidas previstas en la Estrategia Indicativa, para identificar con prontitud los efectos adversos no previstos y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos.

1.53 SOS RIOJA. DIRECCIÓN GENERAL DE JUSTICIA E INTERIOR. CONSEJERÍA DE POLÍTICAS SOCIALES, FAMILIA, IGUALDAD Y JUSTICIA. GOBIERNO DE LA RIOJA

1.53.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

No se plantean objeciones al proyecto y se informa favorablemente.

1.53.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.

1.54 SUBDIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y PAISAJE. DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA TERRITORIAL Y PAISAJE. CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS Y MOVILIDAD. GENERALITAT VALENCIANA

1.54.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Subdirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje indica que, en relación con los proyectos y programas que se prevean en desarrollo de la Estrategia Indicativa del Desarrollo, Mantenimiento y Renovación de la Infraestructura Ferroviaria, deberán tenerse en consideración las determinaciones que en materia de implantación de infraestructuras en el territorio establecen tanto la ETCV (Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana) como los distintos planes de acción territorial que incluyan en su ámbito de aplicación suelos incluidos en aquellos, sin perjuicio de las que se puedan establecer en los Planes de Acción Territorial actualmente en tramitación y que pudieran determinarse al momento de presentación de los proyectos y programas derivados de dicha Estrategia. A este respecto, la Subdirección General señala los siguientes:

- Las derivadas de la ETCV sobre la regulación de las infraestructuras (Título V), publicado en el DOGV núm. 6441 de fecha 19 de enero de 2011 y accesible en el enlace <http://politicaterritorial.gva.es/va/web/planificacion-territorial-e-infraestructura-verde/estrategia-territorial-de-la-comunitat-valenciana-77496>.
- Las derivadas del PATIVEL, publicado en el DOGV núm. 8293 de fecha 11 de mayo de 2018, y accesible en el enlace <http://politicaterritorial.gva.es/va/web/planificacionterritorial-e-infraestructura-verde/plan-de-accion-territorial-de-la-infraestructuraverde-del-litoral>, que establece en los artículos 8 a 11 de su Normativa un régimen específico para los suelos no urbanizables de protección litoral y de refuerzo de litoral.
- Las derivadas del PATHV, publicado en el DOGV núm. 8448 de fecha 20 de diciembre de 2018 y accesible en el enlace <http://politicaterritorial.gva.es/va/web/planificacion-territoriale-infraestructura-verde/pat-horta-de-valencia> en relación con las directrices de integración paisajística de las infraestructuras.

1.54.2 CONTESTACIÓN

En el apartado 2.3 *Relaciones de la Estrategia Indicativa con otros Planes y Programas* del EsAE se han analizado los tres planes señalados por la Subdirección General de Ordenación del Territorio y Paisaje.

1.55 DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA Y ADICCIONES. CONSEJERÍA DE SANIDAD UNIVERSAL Y SALUD PÚBLICA. GENERALITAT VALENCIANA

1.55.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

El plan deberá contener información relativa a la **población** que pueda verse afectada, determinar distancias a las áreas de influencia, tamaño y vulnerabilidad de la población afectada, y los niveles de riesgo, especialmente durante la construcción y mantenimiento de infraestructuras. En este sentido, deberá estimar la población expuesta al riesgo ambiental que se determine contemplando la intensidad de la exposición (en función de la distancia), su frecuencia/duración (en función del ritmo diario de actividad) y la susceptibilidad de la población. Además, debe cumplir con las medidas preventivas y correctoras establecidas para las distintas fases de construcción y funcionamiento al objeto de evitar las molestias derivadas del tránsito de maquinaria de obra, ruido, generación de polvo, generación de residuos, vibraciones, campos electromagnéticos, niveles de ruido, especialmente a la población residente en las inmediaciones de la subestación.

Las inversiones que se lleven a cabo para fomentar el transporte ferroviario se dirigen a la reducción del cambio climático y a una mejora de la calidad del aire, así como una reducción de los combustibles fósiles y una minimización de las molestias acústicas. Sin embargo durante la fase de construcción, modificación o desmantelamiento se podría ver afectada la calidad del aire, debido principalmente al aumento de partículas en suspensión y del ruido producido por la maquinaria de obra y el aumento del tráfico. Por lo que, con el fin de prevenir este tipo de riesgos de origen ambiental, que pudieran tener efectos sobre la salud de la población, se deberá tener en cuenta el cumplimiento tanto de las medidas preventivas establecidas por el plan así como la normativa sectorial sobre **protección contra la contaminación acústica, calidad del aire y protección de la atmósfera**, evitando en todo momento el movimiento de maquinaria por zonas próximas a las captaciones de agua de consumo humano que, de forma directa o indirecta, puedan afectar negativamente a la calidad de las aguas.

En los cuatro programas de actuación definidos en la Estrategia Indicativa se generarán **residuos** que habitualmente suelen ser excedentes de tierras y sobrantes de hormigón, madera, hierro y acero, por lo que se deberá tener resuelto el tratamiento controlado de los mismos, cumplimiento con las disposiciones de la *Ley 22/2011, de residuos y suelos contaminados*, las establecidas en el Plan Integral de Residuos de la Comunidad Valenciana y demás normativa aplicable.

Con objeto de evitar la proliferación de mosquito tigre (*Aedes albopictus*), deberán ponerse en marcha durante la fase de obras las medidas necesarias para evitar pequeñas acumulaciones de agua que pudieran convertirse en focos de cría de la especie.

Se recomienda que en todas las actuaciones incluidas en este ámbito dentro de la Estrategia se preste especial atención a los grupos de población más vulnerables o desfavorecidos, entendiendo como tales a aquellos que por su fisiología, estado de salud, hábitos de vida o situación socioeconómica están más expuestos a desarrollar efectos adversos para la salud. Por ejemplo: infancia, embarazadas, ancianos,

personas con discapacidad o enfermedades crónicas, situaciones de desempleo de larga duración, colectivos de personas inmigrantes, etc.

Por último mencionan que el Plan conlleva acciones dirigidas a favorecer una movilidad segura para las personas y mercancías y fomenta soluciones de movilidad sostenible, contribuyendo así a la disminución de las emisiones de gases de efecto invernadero y a reducir el impacto del transporte en el medio ambiente. Además se pretende el desarrollo de una actuación mediante utilización de nuevas tecnologías, aprovechando los impactos positivos de una movilidad conectada. Se tratará de potenciar los aspectos que conlleven potenciales repercusiones positivas sobre la salud y el bienestar de la población y sobre la reducción de las desigualdades sociales en salud, que ayuden a mejorar la calidad de vida de los vecinos, en consonancia con lo previsto en el Plan de Salud de la Comunitat Valenciana (2016-2020).

1.55.2 CONTESTACIÓN

La Estrategia Indicativa ha tenido en consideración la salud de la población si bien, dado que la Estrategia es un primer paso en la planificación ferroviaria, esta se ha realizado a escala estratégica por lo que se han establecido unos valores de partida de diferentes parámetros relacionados con la salud (ruido, contaminación, accidentes) y se ha estimado su posible evolución tendencial.

En el capítulo 9 del EsAE se han definido medidas específicas para que los proyectos derivados de la Estrategia reduzcan los efectos derivados de la contaminación acústica y la calidad del aire tanto durante las fases de construcción como de explotación de los proyectos que se deriven de la Estrategia.

En el apartado 8.11 y 9.2.11 del EsAE se han analizado tanto los efectos que se podrían producir sobre la generación de residuos como medidas para reducirlos y siempre cumpliendo toda la normativa vigente en la materia.

Aunque en el EsAE no se ha especificado exactamente medidas para reducir la proliferación del mosquito tigre sí que en el apartado 9.2.5 y 9.2.6 se han propuesto medidas para proteger el suelo y el medio hidrológico.

Uno de los objetivos de esta Estrategia es mejorar la accesibilidad y la cohesión social por lo que de este modo ya se estarían reduciendo las inequidades.

Efectivamente, la Estrategia Indicativa va a generar numerosos efectos positivos que van a implicar una mejora de la salud de la población en general.

1.56 SECRETARÍA CONFEDERAL DE MEDIO AMBIENTE Y SALUD LABORAL. CONFEDERACIÓN SINDICAL DE COMISIONES OBRERAS

1.56.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Apartado 2.1 “Ley 38/20152 del sector ferroviario”.

Se señala la necesidad de considerar otros medios de transporte más allá de la RFIG para que la perspectiva intermodal sea eficiente.

Apartado 3 Estado de la planificación ferroviaria y 4 diagnóstico sobre el estado actual de la red.

El planteamiento del Sector Ferroviario de CC. OO. se basa en fortalecer el papel del sector público empresarial en las empresas ferroviarias y la titularidad pública del transporte e infraestructura ferroviaria, así como el mantenimiento del empleo y las condiciones de trabajo en las empresas del sector; y en la participación sindical en el desarrollo del Modelo Ferroviario como garantía de futuro para toda la ciudadanía.

Para el desarrollo de estas premisas, CC. OO. señala lo siguiente:

- La elaboración de un presupuesto extraordinario suficiente para recuperar el nivel necesario de inversión y mantenimiento perdidos en el ferrocarril ciudadano (Cercanías y Regionales)
- La implicación de las administraciones competentes: AGE, y Administraciones Autonómicas y Locales, en el plan de inversión y medidas necesarias. La planificación y gestión deben responder a criterios objetivos y objetivables (población afectada, alternativas de modos, eficiencia y sostenibilidad ambiental, costes externos ahorrados), debiendo desarrollarse mecanismos de consulta ciudadana.
- La integración tarifaria total, basada en la complementariedad de modos que hace que Europa central y nórdica sean sociedades mucho más avanzadas en materia de transporte de público.
- La reversión de las externalizaciones, internalizando el mantenimiento del material rodante y de la infraestructura (incrementando el mantenimiento, preventivo, de mejora y patrimonial, un servicio con una plantilla suficiente con puestos de trabajo decente, un servicio que deje el gasto ocasionado en un segundo plano y vele siempre por el perfecto estado de todos los sistemas, por una revisión constante de los elementos y por procurar una infraestructura y material en plenas condiciones de prestación, minimizando las averías y limitando el impacto de las mismas
- El aumento de los puestos de trabajo públicos con trabajo decente y con derechos.
- El desarrollo de los planes de ampliación sobre los que ya se ha invertido importantes cantidades en estudios técnicos y de viabilidad, con resultado positivo.
- Seguir considerando Obligación de Servicio Público todos los servicios ferroviarios de Cercanías y Regionales ampliando el número de circulaciones y frecuencias. Asegurar la prestación del servicio por un ente público.
- La creación del Observatorio de externalidades y costes externos (medioambientales, seguridad, indemnizatorios públicos y privados, absentismo...) para conocimiento de la ciudadanía y la toma de decisiones de planeamiento e inversión.

Además, se menciona la escasa y poco eficiente participación otorgada a los agentes sociales en la fase de planificación y gobernanza de las infraestructuras.

Apartado 3.3 Red Transeuropea de transporte (TEN-T). Corredores Atlántico y Mediterráneo

Las propuestas planteadas en este tema por CC. OO. son:

- Presupuesto suficiente para acometer el nivel necesario de inversión y mantenimiento. La duplicación para tráficos mixtos y electrificación de la línea debe ser la prioridad.
- Acelerar el desarrollo de los planes de mejora sobre los que ya se ha invertido importantes cantidades en proyectos y obras del ferrocarril convencional, con resultado positivo. Evitar el agravamiento del problema actual, revisando la política inversora de manera que se eviten situaciones como que entre 2014 y 2018 en que entre el 88,9 y el 76,7% respectivamente, de la inversión ferroviaria fue destinada a la Alta Velocidad, con porcentajes similares en los años intermedios (tabla 7, pág. 41 del documento de estrategia).
- Actuación conjunta de todas las administraciones concernidas: Gobierno Central, Comunidades Autónomas, Administración Local y Entes Autónomos de cualquier administración en el plan de inversión y medidas necesarias.
- La planificación y gestión deben responder a criterios objetivos y objetivables alejados de intereses electorales (población afectada, alternativas de modos, eficiencia y sostenibilidad ambiental, seguridad, costes externos ahorrados, etc.), debiendo desarrollarse mecanismos ineludibles de consulta y control ciudadanos.
- El desarrollo cantonalizado de obras que permita la inmediata puesta en funcionamiento de los trayectos finalizados.
- Mantenimiento e incentivo del sistema de ventanilla única que facilite el uso del ferrocarril de mercancías y disuada el uso de otros más contaminantes - Reversión de las externalizaciones, internalizando todas las actividades vinculadas al desarrollo de la infraestructura y su mantenimiento; así como de la operación ferroviaria con una plantilla suficiente con puestos de trabajo decente. En definitiva, aumento de los puestos de trabajo en las líneas homologable al resto de países europeos.
- Prestación de un verdadero servicio público ferroviario que, sin olvidar el plano del gasto, tenga como prioridad constante el perfecto estado del sistema de toda la interacción rueda-carril.

Además consideran estratégica para la Red transeuropea de transporte las ampliaciones en el Corredor Atlántico: Valladolid – León – Gijón; León – Vigo – A Coruña; Bilbao – Zaragoza; y Sevilla – Huelva; y en el Corredor Mediterráneo: Madrid – Valencia, y Sagunto – Teruel – Zaragoza. También consideran de vital importancia el Corredor Cantábrico.

Apartado 4.3 Mantenimiento de la Red

CC. OO. mencionan la necesidad de abordar la regularidad, fiabilidad y seguridad del tráfico y señala como propuesta reivindicativa una mejor priorización en las plazas que ofrecer en las ofertas de empleo público (OEP).

Apartado 5 Objetivos estratégicos

CC. OO. preguntan cómo se van a trabajar para la consecución de los objetivos estratégicos planteados y más concretamente indican que es necesario un modelo de mantenimiento adecuado y un fuerte patrocinio político a favor de la intermodalidad, el transporte de mercancías y la prioritaria electrificación para lograr una mejora de la eficiencia energética del sistema de transporte.

Apartado 6 Escenarios y alternativas programáticas

Se apoya el escenario 2 aunque no comparten del desarrollo propuesto, la bajada de inversión en media y larga distancia, dado que los tráficos de regionales, y larga distancia (tanto donde no existen relaciones AV, como donde las complementan), son el ferrocarril ciudadano que necesita del mismo apoyo que las cercanías y las mercancías. Señalan que debería ajustarse bien a dónde se dirigen las inversiones, dando prioridad a todos los trenes ciudadanos (cercanías y regionales); mejorando la movilidad tanto en zonas congestionadas (grandes núcleos urbanos), como en zonas despobladas.

Apartado 7 Programas de actuación

Se considera necesario priorizar ciertas ideas:

- La electrificación de las líneas que no lo están. Combinada con el uso de energías renovables son un factor de lucha contra el cambio climático, además de mejorar el servicio ferroviario.
- La duplicación de líneas para tráficos mixtos, y la “cantonalización” por tramos en cualquier caso mientras se realiza la duplicación completa, en las de débil tráfico que permite, con una mínima inversión recuperar/mejorar tráficos perdidos.
- El empleo de vehículos ligeros y modulables que, con el mínimo gasto, puedan asegurar, al menos, una conexión diaria en ambos sentidos.
- La obligatoria coordinación tarifaria y horaria de modos.

Además se considera fundamental la necesidad de priorizar actuaciones ferroviarias en la lucha contra el cambio climático.

Apartado 9 Gobernanza y seguimiento

CC. OO. propone como modelo:

- Un único administrador de infraestructuras ferroviarias.
- Un grupo ferroviario público.
- Rechazo a los modelos de externalización y privatización.
- Un grupo o holding ferroviario público.

1.56.2 CONTESTACIÓN

Apartado 2.1 “Ley 38/20152 del sector ferroviario”.

El ámbito de actuación de la Estrategia Indicativa es únicamente el ferroviario si bien se ha tenido en cuenta lo señalado en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 en la que sí que se ha realizado un análisis de todos los medios de transporte y establece el marco de actuación en materia de movilidad, infraestructuras y transportes para los próximos 10 años.

Apartado 3 Estado de la planificación ferroviaria y 4 diagnóstico sobre el estado actual de la red.

Respecto a las propuestas de CC. OO.:

- La política inversora en materia de infraestructuras ferroviarias de la RFIG que establece la Estrategia Indicativa va ligada a potenciar la movilidad de los viajeros, a optimizar la capacidad de la red, a aumentar el gasto en conservación y mantenimiento de la misma para acrecentar la fiabilidad, la calidad y la seguridad del transporte ferroviario, a posibilitar la sostenibilidad ambiental, así como a mejorar la cohesión social. En ese sentido los Programas de Actuación están muy enfocados a la inversión y mantenimiento de Cercanías y Red Convencional.
- La Estrategia Indicativa como primer paso para la planificación del sector ferroviario responde a la propuesta de Comisiones Obreras ya que para establecer sus objetivos y las actuaciones se ha realizado un diagnóstico adecuado y, además, al someterse al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica, se desarrollarán procesos de consulta ciudadana.
- La integración tarifaria de todos los modos de transporte no es objeto de la Estrategia Indicativa.
- La Estrategia Indicativa tiene en cuenta lo señalado por CC. OO. a través de los Programas de Actuación relativos al “Mantenimiento de la Red” y “Renovación y Mejora de la Red”.
- El desarrollo de los Programas de Actuación implicará un aumento de los puestos de trabajo.
- Una de las actuaciones de la Estrategia Indicativa es la finalización de las líneas ya planificadas y la puesta en valor de las ya existentes.
- A través de la mejora y mantenimiento de la red, va a ser posible ampliar el número de circulaciones y frecuencias y mejorar de este modo la accesibilidad a la red ferroviaria.
- Actualmente ya existe un Observatorio del Ferrocarril cuya misión fundamental es recopilar y producir información precisa sobre un conjunto de indicadores, elaborados al efecto, que caracterizan la situación y evolución del sector ferroviario.

El sometimiento al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica de la Estrategia Indicativa supone que este instrumento estará sometido a un proceso de participación pública en donde la versión inicial de la Estrategia será analizada por las Administraciones públicas afectadas y las personas interesadas.

Apartado 3.3 Red Transeuropea de transporte (TEN-T). Corredores Atlántico y Mediterráneo

- En el apartado 8 de la Estrategia Indicativa se han analizado los recursos necesarios para el desarrollo de la Estrategia Indicativa. Efectivamente el programa de actuación “Mantenimiento y Renovación de Red” supondrá la duplicación para tráficos mixtos y electrificación de la red.
- Se ha desarrollado un Programa de Actuación enfocado al mantenimiento de la red con el objetivo de impulsar una política de conservación y mantenimiento integral del conjunto del patrimonio ferroviario.
- En el apartado 9 de la Estrategia Indicativa se ha establecido la gobernanza y seguimiento de la Estrategia, en donde se propone que este instrumento de planificación sea sometido a debate con el conjunto de la sociedad, logrando así una mayor transparencia e implicación de la ciudadanía.
- Para la elaboración de la Estrategia Indicativa se ha elaborado un diagnóstico que ha culminado en un DAFO que ha permitido identificar aquellas fortalezas, amenazas y

debilidades y que han sido la base para definir los Programas de Actuación y líneas de acción. Además, tal y como se ha mencionado anteriormente, este documento se someterá a debate con el conjunto de la sociedad y, además, se está sometiendo al procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica con el consiguiente proceso de consulta a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas.

- La puesta en funcionamiento de los obras ejecutadas no es objeto de la presente Estrategia Indicativa.
- Uno de los objetivos de la estrategia es impulsar el tráfico ferroviario de mercancías para poner en valor sus sostenibilidad medioambiental, mejora su productividad y desarrollar nuevas fórmulas de gestión y explotación.
- La Estrategia Indicativa está orientada al mantenimiento y mejora de la totalidad de la red para evitar su descapitalización, aumentar la fiabilidad, el confort y la seguridad del transporte ferroviaria.

Por último, respecto a la red transeuropea de transporte, dentro del Programa de Actuación “Desarrollo de la Red” se apuesta por el impulso de los corredores de la Red Básica europea en España, que se hará siguiendo el criterio de las directivas europeas y, por tanto, las actuaciones a realizar en los corredores Mediterráneo y Atlántico (y las extensiones previstas de los mismos tras la ampliación en 2021 de los corredores de la Red Básica TEN-T) son prioritarias para el desarrollo de la red nacional y europea. Además, se apostará por la interoperabilidad de la red; todo ello teniendo en cuenta el plazo temporal de la Estrategia a 2026.

Apartado 4.3 Mantenimiento de la Red

La Estrategia Indicativa apuesta claramente por mejorar el mantenimiento y renovación de la red ferroviaria que supondrá un incremento en la regularidad, fiabilidad y seguridad del tráfico ferroviario. Respecto a la priorización y aumento de las ofertas de empleo público, está fuera del alcance de la Estrategia ya que únicamente su objetivo es la planificación de las infraestructuras ferroviarias.

Apartado 5 Objetivos estratégicos

Efectivamente la Estrategia Indicativa apuesta por el mantenimiento, la renovación y la mejora de la red que se concreta en mejorar la intermodalidad (especialmente en puertos), el transporte de mercancías y la electrificación.

Apartado 6 Escenarios y alternativas programáticas

En el apartado 7 del EsAE se ha realizado una comparación de tres escenarios (incluyendo el escenario 0) y el resultado ha sido que el mejor escenario es el número 2 que es el que se ha desarrollado *a posteriori*. Dado que los recursos son finitos, en esta Estrategia se ha priorizado el apoyo a las cercanías, las mercancías y el mantenimiento de la red; en cuanto a nuevos desarrollo, se pondrán en valor los ya existentes y se terminarán las obras iniciadas.

Apartado 7 Programas de actuación

- La electrificación de la red es una de las prioridades de la Estrategia Indicativa.

- Asimismo, se potenciará el tráfico mixto.
- En cuanto al empleo de vehículos ligeros y modulables, la Estrategia Indicativa está enfocada al desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria por lo que el tipo de vehículos está fuera de alcance.
- La coordinación tarifaria y horaria está fuera del Alcance de la Estrategia.

Respecto a la necesidad de priorizar actuaciones ferroviarias que contribuyan a la lucha contra el cambio climático, la electrificación de la red supondrá una reducción considerable en el consumo de diésel por parte del sistema ferroviario con la consiguiente reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero; asimismo, la potenciación del transporte de mercancías por ferrocarril o el incremento de las inversiones en Cercanías supondrán un trasvase modal desde transporte por carretera al ferrocarril y por tanto se reducirán también las emisiones de gases contribuyendo de este modo a la lucha contra el cambio climático.

Apartado 9 Gobernanza y seguimiento

La Estrategia Indicativa tiene como objetivo el desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria y no se aborda en ningún momento la explotación de la misma por lo que la propuesta de CC. OO. está fuera de alcance.

1.57 COORDINADORA ESTATAL POR EL TREN PÚBLICO, SOCIAL Y SOSTENIBLE

1.57.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

La Coordinadora Estatal realiza las siguientes sugerencias a los objetivos del plan ferroviario y propuestos sobre la interrelación con la planificación:

1. Señalan que el Reglamento 1315/2013 para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte plantea asegurar la accesibilidad y con una red básica formada por aquellas partes de la red global que tengan la mayor importancia estratégica actualizando las líneas existentes, generando nuevas infraestructuras si son necesarias, abordando la superación de las conexiones multimodales insuficientes entre los distintos modos de transporte, y reduciendo los niveles demasiado elevados de emisiones de gases con efecto de invernadero. Y con los objetivos de reforzar la cohesión social, económica y territorial de la Unión y contribuir a la creación de un espacio único europeo de transporte sostenible, que aumente las ventajas para la ciudadanía y sus actividades productivas, a la vez que lograr la máxima cohesión y eficiencia del sistema. Y, sin embargo, indican que el enfoque no cumple lo señalado por la Unión Europea y que es contraria a los intereses de los ciudadanos.

Además señalan que la Agencia Europea del Medio Ambiente confirmó el aumento considerable de las emisiones del transporte en los últimos años y que se debería fomentar caminar, la bicicleta y la utilización del transporte público colectivo como opciones de la movilidad mucho más ecológicas.

2. Se señala que la Estrategia más que definir una política de transporte basada en la movilidad como derecho de la ciudadanía debería estar basada en la reducción de la reducción de la movilidad en la medida de lo posible.
3. Respecto a la Red Básica Ferroviaria Transeuropea, la Coordinadora Estatal considera que se debe incluir en la red básica transeuropea las líneas transversales existentes, aunque cerradas al tráfico, o a construir, de Plasencia- Astorga en el Vía de la Plata, Guadix-Baza-Almanzora-Lorca en el Corredor Mediterráneo, la Burgos-Aranda-Riaza-Madrid, la Valladolid-Ariza, la Huelva-Ayamonte-frontera portuguesa, la nueva transversal litoral andaluza Algeciras-Málaga-Motril-Almería, la conexión de Almería con Murcia, el ferrocarril Santander-Mediterráneo, además de incluir, con las actualizaciones pertinentes, las líneas Algeciras-Bobadilla-Córdoba, Huelva-Sevilla-Utrera-Bobadilla-Antequera-Granada-Almería o transversal interior andaluza, Madrid- Talavera-Mérida-Badajoz-frontera portuguesa, Ferrol-Avilés-Gijón-Santander-Bilbao-Irún o transversal litoral cántabra del Corredor Atlántico y Zaragoza-Canfranc-frontera francesa, así como la mejora de los servicios de los trenes de cercanías y regionales, y la recuperación de los trenes nocturnos, a modo indicativo.
4. Señalan que haber invertido más de 60.000 millones de euros en una infraestructura ferroviaria de muy poco valor de uso, como son las líneas AVE, haciendo que España sea el segundo Estado del mundo en kilómetros este tipo de líneas, tras China, no es una situación motivo de orgullo.
5. La Coordinadora Estatal por el Tren Público, Social y Sostenible no puede ser tan optimista como lo es el Ministerio de Transporte en cuanto al papel de la nueva planificación ferroviaria que propone para 2020-2026 en el “Borrador Inicial de la Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la infraestructura ferroviaria” ya que, aunque reconocemos el esfuerzo, que debe estarse efectuando, en pretender un cambio de paradigma en lo relativo a como invertían los anteriores Gobierno de España en las infraestructura para el transporte, y la posible mejora de la calidad de los servicios ferroviarios de cercanías y regionales, que puede conllevar el repartir de forma más racional las inversiones, al 50% entre los recursos destinados a la mejora de la red normal y mantenimiento de la misma, y el completar las actuaciones en curso en nuevas líneas; es notable que el sistema de financiación previsto adolece de errores ya cometidos en el pasado, como aportaciones patrimoniales del Estado a la empresa pública administradora de la infraestructura con endeudamiento paralelo de la misma, además de contemplar, sin base suficiente que la financiación europea, a fondo perdido y en préstamos, prosiga como hasta ahora durante el horizonte temporal de la Estrategia Indicativa. Además, se hace referencia al actual modelo de gestión de la empresa pública ferroviaria Adif, y su política de “licitaciones mediante lotes” para la actividad de mantenimiento de la infraestructura, que a la vista de los actuales recursos humanos propios, menguados, no tiene capacidad de asumir y pone en manos de otras empresas privadas que en algunos casos llegan a quintuplicar el coste de dicho mantenimiento.
6. Se señala que el Ministerio de Transporte quiere favorecer la movilidad y por tanto el alto consumo energético, en vez de favorecer la mínima movilidad posible, que reduciría el consumo energético y, por tanto, las emisiones de gases de efecto invernadero. Además,

señala que se enmarca en los objetivos de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada.

7. La Coordinadora Estatal considera que este plan ferroviario no está en línea con las propuestas de cero emisiones para 2050 de la Unión Europea, donde en el ámbito del transporte se ha de producir una fuerte disminución del transporte por carretera y una predominancia de la marcha a pie, los desplazamientos en bicicleta y el transporte en tren.

Señala que la Estrategia no menciona requisitos fundamentales como que las líneas han de ser de tráfico mixto, han de dar servicio a los territorios por donde pasan, que puedan simultanear los trenes de cercanías con los trenes regionales, los de alta velocidad o los de mercancías y que no es necesario cambiar el ancho de vía de las líneas existentes para formar parte de la red básica.

1. Se señala que la reducción de emisiones de gases con efecto de invernadero, para atajar la emergencia climática en la que nos encontramos, exige reducir las necesidades de movilidad, de transporte, y en caso de necesitarse transporte que este se base en la columna vertebral del sistema multimodal que está formada por los tres modos de transporte esenciales: a pie, en bicicleta y en tren, y donde los demás modos son complementarios. Por el contrario señala que la Estrategia Indicativa indica que es necesario fomentar la movilidad de las personas que supondrá un impulso al consumo energético.

Señalan que parece que se pretende volver a poner en obra las líneas AVE que han resultado un enorme despilfarro por su bajo rendimiento.

1.57.2 CONTESTACIÓN

1. Se considera que la Estrategia Indicativa cumple no solo con los objetivos señalados por el Reglamento 1315/2013 sino con otras políticas europeas del transporte, tal y como se indica en el apartado 2.2. de la Estrategia Indicativa. Además, para asegurar la conectividad con el resto de la Unión Europea se ha propuesto una línea específica para la potenciación de los corredores europeos en donde se apuesta por el impulso de los corredores de la Red Básica europea, que se hará siguiendo el criterio de las directivas europeas. Es por ello por lo que las actuaciones a realizar en los corredores Mediterráneo y Atlántico (y las extensiones previstas de los mismos tras la ampliación en 2021 de los corredores de la Red Básica TEN-T) son prioritarias para el desarrollo de la red nacional y europea.

Asimismo, la Estrategia tiene actuaciones en donde se fomentará la multimodalidad, especialmente con los puertos y se apostará por la electrificación para reducir las emisiones derivadas del consumo de combustible fósil.

En cuanto a las emisiones del transporte, el ferrocarril es el medio más eficiente y que menos contribuye a las emisiones totales de gases de efecto invernadero, además de ser el transporte público colectivo por el que apuesta la Unión Europea.

2. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha desarrollado la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que guiará las actuaciones del MITMA en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos 10 años para dar respuesta a algunos de los retos como la introducción masiva de la tecnología en la movilidad,

la necesidad de descarbonización de la economía, y la mayor concentración de población en las grandes ciudades y zonas periurbanas, con sus implicaciones en congestión, salud de las personas (calidad del aire, ruido) y despoblación del mundo rural. Por su parte, el objetivo de esta Estrategia Indicativa es el desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias.

3. Dentro del programa “Desarrollo de la red ferroviaria” se ha definido la potenciación de los corredores europeos e interoperabilidad, si bien no se ha concretado más ya que la finalidad de la Estrategia Indicativa es establecer un primer escalón en planificación ferroviaria con el objeto de determinar los objetivos estratégicos a lograr y los programas de actuación que marquen los principios básicos, directrices generales y las actuaciones a llevar a cabo para asegurar el desarrollo sostenible del sistema ferroviario.
4. Esta Estrategia define los objetivos estratégicos a lograr a partir del diagnóstico realizado que muestra la situación actual. De hecho, esa Estrategia supone un cambio de paradigma de la política de transportes, cambio que demanda una sociedad avanzada como la española y que cuenta con una de las redes de infraestructuras de transporte más desarrolladas del mundo.
5. Lo señalado por la Coordinadora excede del alcance de la Estrategia.
6. Tal y como se ha mencionado anteriormente, la política de transportes y de movilidad no viene definida por la Estrategia Indicativa cuyo objetivo principal es el desarrollo y mantenimiento de las infraestructuras ferroviarias. Asimismo, el desarrollo de la Estrategia contribuirá a reducir la dependencia energética de los combustibles fósiles y la reducción de los gases de efecto invernadero.
7. La apuesta clara de la Estrategia Indicativa para electrificar la red así como mejorarla para incrementar su uso para el transporte de mercancías en detrimento de la carretera supondrá un avance muy considerable en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transportes y en el fomento del uso del tren.

Por otro lado, para realizar las propuestas de la Estrategia Indicativa se ha partido de un diagnóstico y de una situación actual que no se puede modificar en donde una de las debilidades de la red es claramente la dificultad para el tráfico mixto; esto es un hecho que se está modificando poco a poco ya que, por ejemplo, las nuevas líneas sí que ya están diseñadas para tanto para viajeros como mercancías. Asimismo, respecto a que no se da servicio a los territorios por donde pasa la red, una de las fortalezas de la RFI es que la red convencional vertebrada todo el territorio nacional y la red de Alta Velocidad es la más extensa de Europa y que con el desarrollo de la Estrategia se logrará una mayor eficiencia de la red gracias a sus programas de mantenimiento y mejora. Por último, respecto a la no necesidad del cambio de ancho, en el diagnóstico realizado se ha considerado que una clara amenaza es la posible necesidad de ancho a estándar UIC en algunos tramos de red puede perjudicar a la circulación actual de trenes nacionales (mercancías y viajeros) en ancho ibérico.

8. La Estrategia Indicativa apuesta claramente por la sostenibilidad del sistema a través del mantenimiento y mejora de la red ferroviaria; y si bien es cierto que se quiere finalizar la construcción de las líneas de alta velocidad ya iniciadas, estas serán de tráfico mixto y contribuirán a una mejor red con la consiguiente reducción efectiva del tiempo de viaje, la

captación de nuevas demandas, la mejora de la cohesión territorial, la accesibilidad y la movilidad de la población.

1.58 CONFEDERACIÓN DE ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

1.58.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

1. La Confederación de Ecologistas en Acción señala que la Estrategia Indicativa no ha enfocado el desarrollo de la red ferroviaria igual que lo hace la Unión Europea ya que debería estar formada por líneas de doble vía, electrificadas, con tráfico mixto de personas y mercancías, velocidades medias de 165 km/h, estaciones en el centro de las ciudades, estaciones en las cabeceras de comarca del mundo rural, intercambiadores modales en las aglomeraciones urbanas, plataformas intermodales en puertos, puertos secos y nodos logísticos y gestión del tráfico con el sistema europeo Ertms. A esto se deben unir las redes de trenes de cercanías, redes de trenes regionales, potenciación de los trenes nocturnos para grandes distancias y de los trenes de mercancías que tan abandonados han estado durante las décadas más recientes. La Agencia Europea del Medio Ambiente señala la necesidad de reducir las emisiones del transporte y de fomentar caminar, la bicicleta o el transporte público colectivo.
2. Consideran que es necesario conseguir la accesibilidad con la mínima movilidad posible para lo que es necesario un sistema multimodal de transporte basado en el tren, la marcha a pie y los desplazamientos en bicicleta.
3. Ecologistas en Acción considera que este plan ferroviario no está en línea con las propuestas de cero emisiones para 2050 de la Unión Europea, donde en el ámbito del transporte se ha de producir una fuerte disminución del transporte por carretera y una predominancia de la marcha a pie, los desplazamientos en bicicleta y el transporte en tren.
Señala que la Estrategia no menciona requisitos fundamentales como que las líneas han de ser de tráfico mixto, han de dar servicio a los territorios por donde pasan, que puedan simultanear los trenes de cercanías con los trenes regionales, los de alta velocidad o los de mercancías y que no es necesario cambiar el ancho de vía de las líneas existentes para formar parte de la red básica.
4. Respecto a la Red Básica Ferroviaria Transeuropea, Ecologistas en Acción considera que se debe incluir en la red básica transeuropea las líneas transversales existentes, aunque cerradas al tráfico, o a construir, de Plasencia- Astorga en el Vía de la Plata, Guadix-Baza-Almanzora-Lorca en el Corredor Mediterráneo, la Burgos-Aranda-Riaza-Madrid, la Valladolid-Ariza, la Huelva-Ayamonte-frontera portuguesa, la nueva transversal litoral andaluza Algeciras-Málaga-Motril-Almería, la conexión de Almería con Murcia, el ferrocarril Santander-Mediterráneo, además de incluir, con las actualizaciones pertinentes, las líneas Algeciras-Bobadilla-Córdoba, Huelva-Sevilla-Utrera-Bobadilla-Antequera-Granada-Almería o transversal interior andaluza, Madrid- Talavera-Mérida-Badajoz-frontera portuguesa, Ferrol-Avilés-Gijón-Santander-Bilbao-Irún o transversal litoral cántabra del Corredor Atlántico y Zaragoza-Canfranc-frontera

francesa, así como la mejora de los servicios de los trenes de cercanías y regionales, y la recuperación de los trenes nocturnos, a modo indicativo.

5. Señalan que haber invertido más de 60.000 millones de euros en una infraestructura ferroviaria de muy poco valor de uso, como son las líneas AVE, haciendo que España sea el segundo Estado del mundo en kilómetros este tipo de líneas, tras China, no es una situación motivo de orgullo.
6. Ecologistas en Acción promueve el derecho a la accesibilidad con la menor movilidad posible mientras que el Ministerio de Transportes a través de su Estrategia propone una política de transporte basada en la movilidad como derecho de la ciudadanía, siendo uno de los principales objetivos la intermodalidad. Es por ello que a la sociedad española todavía le queda mucho recorrido para superar los criterios interesados en favor de la carretera, la aviación y el transporte marítimo al estar proponiendo un alto consumo energético derivado de una movilidad sin barreras.
7. El Ministerio de Transporte dice en la Estrategia Indicativa del Desarrollo, Mantenimiento y Renovación de la Infraestructura Ferroviaria, que ésta sustituirá el vigente marco de planificación de infraestructuras ferroviarias, establecido en el PITVI. La citada Estrategia Indicativa se enmarca, según señala el propio Ministerio en la Estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada, que “plantea los siguientes objetivos generales: Garantizar una movilidad segura para las personas y mercancías, como un elemento irrenunciable y el substrato sobre el que construir la movilidad del futuro; Fomentar soluciones de movilidad sostenible, contribuyendo al descenso de las emisiones de gases de efecto invernadero y a reducir el impacto del transporte en el medioambiente; Aprovechar los impactos positivos de la movilidad conectada mediante las nuevas tecnologías y la creciente digitalización de la economía y la sociedad”.
8. Ecologistas en acción señala que la reducción de emisiones de gases con efecto de invernadero, para atajar la emergencia climática en la que nos encontramos, exige reducir las necesidades de movilidad, de transporte, y en caso de necesitarse transporte que este se base en la columna vertebral del sistema multimodal que está formada por los tres modos de transporte esenciales: a pie, en bicicleta y en tren, y donde los demás modos son complementarios. Por el contrario señala que la Estrategia Indicativa indica que es necesario fomentar la movilidad de las personas que supondrá un impulso al consumo energético.
Señalan que parece que se pretende volver a poner en obra las líneas AVE que han resultado un enorme despilfarro por su bajo rendimiento.

1.58.2 CONTESTACIÓN

1. La Estrategia Indicativa está perfectamente alineada con las políticas europeas del transporte y se considera que a través de las diferentes actuaciones se logrará alcanzar el tipo de red señalado por la Confederación.
Asimismo, gracias a la potenciación del transporte ferroviario y, concretamente, gracias a la electrificación y al cambio modal que se va a favorecer al apostar por la mejora de la red de Cercanías y el transporte ferroviario de mercancías, se va a lograr tanto reducir las emisiones

de GEI derivadas del consumo de combustibles fósiles del transporte ferroviario como fomentar medios de transporte más sostenible como el transporte público colectivo (Cercanías).

2. Por un lado es importante señalar que la Estrategia Indicativa apuesta por la multimodalidad a través del Programa de Desarrollo de la Red; y por otro, su objetivo es el desarrollo, mantenimiento y mejora de las infraestructuras ferroviarias lo que ayudará a mejorar su calidad con el objetivo de incrementar su uso por la población.
3. La apuesta clara de la Estrategia Indicativa para electrificar la red así como mejorarla para incrementar su uso para el transporte de mercancías en detrimento de la carretera supondrá un avance muy considerable en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transportes y en el fomento del uso del tren.

Por otro lado, para realizar las propuestas de la Estrategia Indicativa se ha partido de un diagnóstico y de una situación actual que no se puede modificar en donde una de las debilidades de la red es claramente la dificultad para el tráfico mixto; esto es un hecho que se está modificando poco a poco ya que, por ejemplo, las nuevas líneas sí que ya están diseñadas para tanto para viajeros como mercancías. Asimismo, respecto a que no se da servicio a los territorios por donde pasa la red, una de las fortalezas de la RFI es que la red convencional vertebrada todo el territorio nacional y la red de Alta Velocidad es la más extensa de Europa y que con el desarrollo de la Estrategia se logrará una mayor eficiencia de la red gracias a sus programas de mantenimiento y mejora. Por último, respecto al a no necesidad del cambio de ancho, en el diagnóstico realizado se ha considera que una clara amenaza es la posible necesidad de ancho a estándar UIC en algunos tramos de red puede perjudicar a la circulación actual de trenes nacionales (mercancías y viajeros) en ancho ibérico.

4. Dentro del programa “Desarrollo de la red ferroviaria” se va a fomentar la potenciación de los corredores europeos e interoperabilidad, si bien no se ha concretado más ya que la finalidad de la Estrategia Indicativa es establecer un primer escalón en planificación ferroviaria con el objeto de determinar los objetivos estratégicos a lograr y los programas de actuación que marquen los principios básicos, directrices generales y las actuaciones a llevar a cabo para asegurar el desarrollo sostenible del sistema ferroviario.
5. Esta Estrategia define los objetivos estratégicos a lograr a partir del diagnóstico realizado que muestra la situación actual. De hecho, la Estrategia supone un cambio de paradigma de la política de transportes, cambio que demanda una sociedad avanzada como la española y que cuenta con una de las redes de infraestructuras de transporte más desarrolladas del mundo.
6. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha desarrollado la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, que guiará las actuaciones del MITMA en materia de movilidad, infraestructuras y transportes en los próximos 10 años para dar respuesta a algunos de los retos como la introducción masiva de la tecnología en la movilidad, la necesidad de descarbonización de la economía, y la mayor concentración de población en las grandes ciudades y zonas periurbanas, con sus implicaciones en congestión, salud de las personas (calidad del aire, ruido) y despoblación del mundo rural. La Estrategia Indicativa

también quiere dar respuesta a estos retos pero en su ámbito de actuación que son las infraestructuras ferroviarias.

7. No procede respuesta.
8. La Estrategia Indicativa apuesta claramente por la sostenibilidad del sistema a través del mantenimiento y mejora de la red ferroviaria; y si bien es cierto que se finalizarán la construcción de las líneas de AVE ya iniciadas, estas serán de tráfico mixto y contribuirán a una mejor red con la consiguiente reducción efectiva del tiempo de viaje, la captación de nuevas demandas, la mejora de la cohesión territorial, la accesibilidad y la movilidad de la población.

1.59 FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

1.59.1 RESUMEN DEL CONTENIDO

Se señala que no procede realizar observaciones a la Estrategia Indicativa.

1.59.2 CONTESTACIÓN

No procede respuesta.