

**CONSULTAS PREVIAS SOBRE:  
ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE  
INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES  
(PEIT(a)). Ref. 2009P013**

**Diciembre 2009**



MINISTERIO  
DE CIENCIA  
E INNOVACIÓN



Instituto Geológico  
y Minero de España

**CONSULTAS PREVIAS SOBRE:  
ACTUALIZACIÓN DEL PLAN DE  
INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES  
(PEIT(a)). Ref. 2009P013**

**Diciembre 2009**

CORREO ELECTRÓNICO

[igme@igme.es](mailto:igme@igme.es)

RÍOS ROSAS, 23  
28003-MADRID  
TELÉFONO: 91 349 5700  
FAX: 91 442 6261



El presente estudio se realiza, en el marco del Acuerdo entre la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y el Instituto Geológico y Minero de España para la Encomienda de Gestión de Trabajos en Materia de Impacto Ambiental y de Producción y Consumo Sostenible.

Ha sido realizado por el Departamento de Investigación en Recursos Geológicos, bajo la dirección de Margarita Lacal Guzmán

#### AUTOR DEL ESTUDIO

- **Julio Cesar Arranz González.** Área de Investigación en Impacto Ambiental y Uso Sostenible de los Recursos.



Recibido en el Instituto Geológico y Minero de España (IGME), el documento sobre la actualización del Plan Estratégico de Transportes e Infraestructuras PEIT (a), se realizan las siguientes consideraciones, sobre materias de nuestro conocimiento, que a nuestro juicio deberían valorarse en actuaciones venideras.

**1. Sugerencias al resumen de los objetivos y contenido del Plan, y su relación con otros planes:**

Dado que el PEIT(a) continuará impulsando la consecución de los actuales objetivos generales del PEIT, y que estos seguirán siendo los cuatro objetivos estratégicos planteados a través de la formulación que fue establecida en el acuerdo de Consejo de Ministros de 16 de julio de 2004, se sugiere, en lo relativo a estos aspectos, mantener la estructura y contenido que en su día tuviera el Documento de Referencia y el Informe de Sostenibilidad Ambiental.

**2. Principales elementos del medio ambiente que pueden verse afectados por el Plan:**

La evaluación ambiental del PEIT(a) no se debe centrar en los efectos y consecuencias ambientales de las actividades relacionadas con el transporte, sino que ha de intentar determinar y valorar los efectos y consecuencias ambientales de las alternativas estratégicas propias de la naturaleza y de la escala de trabajo de la planificación del transporte. En este sentido, tal vez sea recomendable aplicar metodologías de Análisis de Sistemas, sobre la base de una modelización conceptual del *sistema* que se trata de evaluar a partir de las relaciones funcionales entre los componentes y factores



involucrados, como por ejemplo: instrumentos político-financieros, normas generales y de planificación territorial, aspectos sociales, elementos físicos del sistema de transporte, efectos ambientales y territoriales, etc. La evaluación de estas relaciones entre componentes o elementos del sistema, por muy complejo que sea, debe permitir identificar aquellas que resultan ser positivas o menos negativas sobre el medio ambiente, permitiendo la potenciación de las mismas mediante la selección de las mejores alternativas y la redacción de directrices.

### **3. Principales objetivos de protección ambiental, propuesta de indicadores ambientales para su verificación y seguimiento, y criterios ambientales estratégicos o principios de sostenibilidad aplicables:**

Por lo que puede deducirse del documento, el PEIT(a) va a incorporar acertadamente la dimensión territorial, así como objetivos ambientales para los grandes problemas globales en los que el transporte es responsable importante, en particular: el cuidado de la calidad del aire y la reducción del consumo energético. Los objetivos ambientales y territoriales del PEIT(a) han de estar en coherencia con las políticas europeas y nacionales de medio ambiente, evolucionando de acuerdo con los cambios, novedades y adaptaciones que en estas se produzcan: emisión de gases de efecto invernadero y políticas de calidad del aire y del ruido. Los objetivos de eficiencia energética deberán estar en coherencia con los objetivos y las medidas propuestas en la Estrategia Española de Eficiencia Energética.

En la definición de los ámbitos territoriales frágiles se asume claramente que el desarrollo de infraestructuras deberá tomar en consideración los criterios de la Estrategia Española de Conservación



de la Biodiversidad. Sin embargo, sería deseable que se hiciera especial mención de la necesidad de evaluar los impactos asociados al sellado de suelos que se derive del desarrollo de infraestructuras, asumiendo que debe ponerse especial cuidado en la preservación de los mejores suelos agrícolas.

La mejor forma de controlar el grado de cumplimiento de los objetivos del PEIT(a) es mediante la valoración y seguimiento de cambios de una serie de indicadores ambientales. En este sentido, es conveniente analizar pormenorizadamente los tipos de indicadores que serían de utilidad entre aquellos que han sido reunidos en el Banco Público de Indicadores Ambientales (BPIA), o cualquier otra batería de indicadores que se considere procedente.

#### **4. Principales impactos del Plan sobre los elementos del medio ambiente:**

Como bien se señala en el Documento de Iniciación, tanto el alcance de la actualización como la identificación de las cuestiones del PEIT que van a verse afectadas se encuentran todavía en una fase preliminar de definición, por lo que no es posible evaluar con precisión todos los impactos ambientales previsibles. Convendrá entonces poner cuidado en considerar toda la legislación y normativa nacional y comunitaria aplicable, así como los instrumentos políticos de planificación con incidencia en el sector del transporte y sus infraestructuras.

Dada la naturaleza esencialmente estratégica del PEIT(a), se puede considerar aceptable la consideración de los aspectos generales que se proponen en el Documento de Iniciación, los cuales son comunes a todos los modos de transporte:



- Efectos globales y cambio climático,
- Efectos sobre la salud humana: emisiones y contaminación del aire, del agua, y de los suelos, ruido, y generación de residuos.
- Efectos sobre el patrimonio natural y la biodiversidad, hábitats, lugares y puntos de interés geológico, fauna y flora, espacios naturales protegidos y otras áreas de valor natural, medio litoral y marino.
- Usos del suelo, paisajes y patrimonio sociocultural.
- Efectos sinérgicos y acumulación de efectos.

Los criterios generales de evaluación que se describen en el Documento de Iniciación cubren plenamente el espectro de posibles impactos ambientales.

#### **5. Principales medidas preventivas, correctoras y compensatorias aplicables:**

Dada la naturaleza del Documento de Iniciación, no es posible definir ni recomendar medidas preventivas, correctoras y compensatorias. La consideración de la necesidad y oportunidad de diseñar este tipo de medidas es más propia de las siguientes etapas de desarrollo de las actuaciones.

No siendo posible entrar en el estudio detallado de los impactos ambientales y de las medidas frente a los mismos, si es factible realizar un primer análisis del estado del arte relativo al diseño de medidas de eficacia probada frente efectos generales: ocupación del suelo, consumo de materiales, generación de residuos, efectos sobre áreas pobladas, calidad del aire y ruido; efectos sobre el desarrollo local y regional, y efectos globales derivados del consumo de energía y de las emisiones de GEI y otros contaminantes atmosféricos.



## **6. Sugerencias para el análisis ambiental de alternativas.**

La inexistencia de un referente y un marco previo de planificación integrada de las infraestructuras y el transporte ha determinado que el PEIT adquiriera carácter de marco general para las políticas de infraestructuras y transporte. Como consecuencia de este posicionamiento de carácter tan estratégico no se ha dado un proceso real de definición de alternativas. Por otro lado, tal y como se afirma en el Documento de Iniciación, la actualización prevista tiene un alcance limitado, puesto que el Ministerio de Fomento considera que los objetivos, junto con las opciones estratégicas y directrices básicas correspondientes, definidos en el Plan aprobado en 2005, mantienen su validez. Teniendo esto en cuenta, y partiendo de la evaluación del avance conseguido en el cumplimiento de los objetivos y de los cambios sufridos en el entorno socioeconómico y medioambiental, en la actualización del PEIT sólo se plantea la incorporación de modificaciones o meros ajustes en sus líneas y propuestas de actuación, especialmente, en la priorización relativa de las mismas, con el fin de impulsar el tránsito hacia una movilidad más sostenible. Así pues poco puede hacerse desde el punto de vista del análisis de alternativas en este nivel máximo del proceso de toma de decisiones, salvo la de mantener el texto original del PEIT o desarrollar el PEIT(a), incorporando una evaluación de cambios y avances, así como las conclusiones del Informe de Sostenibilidad Ambiental ya existente, de modo que puedan verse aumentadas las posibilidades de alcanzar los objetivos. A propósito de esto último, conviene señalar que es razonable dudar de la capacidad de lograr el cumplimiento de los objetivos ambientales si se perpetúa un modelo basado en satisfacer las demandas de transporte por la vía casi exclusiva de la dotación infraestructural frente a la búsqueda de una mejora de la eficiencia del sistema.





**7. Sugerencias al informe sobre la viabilidad económica de las alternativas, así como de las medidas mitigadoras de los impactos:**

No hay sugerencias (ver puntos 5 y 6).

**8. Sugerencias al programa de seguimiento ambiental del Plan:**

Considerando el carácter general de las directrices del PEIT(a) y que establecerá las orientaciones estratégicas, estructurando los correspondientes programas de inversión, ordenación y gestión, parece razonable centrar el seguimiento sobre estos últimos o sobre los Planes Sectoriales que se desarrollen en el marco del PEIT(a). Puede ser de gran importancia fijar un sistema de participación flexible y eficaz, asegurando una representación amplia que incluya a todos los colectivos interesados, independientemente de su mayor o menor sensibilidad ambiental. El conjunto de instrumentos de participación que se vayan a proponer (Informes de Evaluación Ambiental Estratégica de los Planes Sectoriales, junto a foros o comisiones de seguimiento) deben funcionar de acuerdo con funciones y objetivos claramente establecidos, de forma que realmente realicen una función de corrección y seguimiento ambiental del desarrollo del PEIT(a).