

Con motivo de la celebración de las *I Jornadas sobre Infraestructuras Viarias y Espacios Naturales Protegidos* (Sevilla, 27-30 de enero de 2004) organizadas por la Junta de Andalucía (Consejería de Obras Públicas y Transportes y Consejería de Medio Ambiente), el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, WWF/Adena y la Unión Mundial para la Naturaleza (UICN), contando con la colaboración de los distintos sectores y agentes implicados en la planificación, ejecución o gestión de la Red de Infraestructuras Viarias y la Red de Espacios Naturales Protegidos Andaluces (RENPA), en aras de continuar buscando soluciones y nuevos mecanismos para armonizar y optimizar el desarrollo de ambas redes, reunidas las distintas partes implicadas y estando de acuerdo todas ellas, deciden ADOPTAR el

ACUERDO de SEVILLA

Sobre la integración de redes de Infraestructuras Viarias y Espacios Naturales Protegidos

Marco

En los albores del siglo XXI, en el camino de resolver de forma satisfactoria los principales problemas de cohesión territorial a través de la creación de un importante patrimonio viario (más de 23.000 km. de los cuales más del 40% son gestionados de manera directa por la Junta de Andalucía) que contribuye de forma directa al desarrollo de la economía andaluza (con un PIB de 97.000 millones de euros y que genera unos 2.600.000 empleos); conscientes de la necesidad de una continua adaptación a las nuevas corrientes y demandas sociales, y asumiendo que el futuro desarrollo de la red artificial generará una serie de impactos sobre el medio natural, se hace necesario perfeccionar el actual modelo de planificación y gestión integrada que permita la configuración de una red de infraestructuras viarias que respete la conservación del importante patrimonio natural andaluz protegido (el más rico y diverso de toda la Unión Europea, actualmente con más de 1.600.000 de has. protegidas, distribuidas en 144 espacios que constituyen aproximadamente el 19% del territorio andaluz, y que en breve se incrementará hasta el 29% con su incorporación a la Red Natura 2000).

Ante el convencimiento de la necesidad de coordinar, dentro de la matriz territorial andaluza, Infraestructuras Viarias y Espacios Naturales Protegidos, la Junta de Andalucía ha venido desarrollando en los últimos tiempos las herramientas necesarias de planificación y normativas tendentes a conseguir una coexistencia armónica sostenible y equilibrada entre las tramas naturales del territorio y la red de Infraestructuras Viarias, ambos componentes fundamentales del desarrollo económico y social.

Desafío

Tras el importante esfuerzo que viene realizando Andalucía por alcanzar la convergencia real con la Unión Europea, se hace necesaria la integración de las variables técnica, socioeconómica, de conservación de la naturaleza y consideraciones ambientales que otorguen a la red de infraestructuras viarias un carácter multifuncional.

En este marco, y teniendo en cuenta que las infraestructuras deben ser compatibles con el resto de los componentes del territorio, se afronta el desafío de conseguir que la red artificial de infraestructuras viarias se integre y articule con las redes naturales y culturales (flujos naturales y movimientos biológicos, red hidrológica, paisaje, flujos económicos, migratorios, vías pecuarias, etc.) de modo que esta integración sea considerada una herramienta fundamental dentro de la planificación territorial.

CONSIDERAMOS

1. Los Espacios Naturales Protegidos son esenciales para la conservación y mantenimiento de la integridad ecológica y la biodiversidad; constituyen, además, un capital natural que genera un importante flujo de bienes y servicios a la sociedad.
2. Las Infraestructuras Viarias constituyen un elemento vertebrador y dinamizador del desarrollo socioeconómico y favorecen la creación de empleo; asimismo, facilitan las comunicaciones interiores, dan cohesión al territorio y acercan nuestra Región al mundo.
3. Las áreas protegidas no son islas de biodiversidad inmersas en el territorio; deben contemplarse, por el contrario, como un sistema de conservación interconectado y representativo.
4. Las carreteras no son un conjunto de tramos aislados y ajenos a la dinámica ecológica y territorial; deben contemplarse como una red multifuncional con significado territorial, socio-económico y ambiental.
5. La gestión de la red de Espacios Naturales Protegidos y de la de Infraestructuras Viarias debe llevarse a cabo de un modo integrado y mutuamente respetuoso, para potenciar y mantener la coherencia socioeconómica y ecológica del territorio.

En consecuencia

PROPONEMOS

1. Mejorar la planificación de la red de Infraestructuras Viarias y de Espacios Naturales Protegidos con una perspectiva transdisciplinar, adoptando los criterios de los sectores implicados que se apoyen en el conocimiento científico de la naturaleza, la socioeconomía y las soluciones tecnológicas, teniendo presente la identidad cultural de los espacios protegidos y del resto del territorio.
2. Potenciar un modelo preventivo en la gestión integral de los patrimonios natural, sociocultural y tecnológico, sobre la base de la compatibilidad de las redes de infraestructuras y los sistemas de espacios protegidos, analizándose en cada caso la viabilidad o no de una determinada infraestructura.
3. Impulsar un modelo adaptable de gestión de las Infraestructuras Viarias mediante la adopción de criterios abiertos y flexibles que internalicen, *a priori*, todos aquellos elementos susceptibles de generar impactos a lo largo de su vida útil, evitando, en lo posible, la adopción de medidas compensatorias y abundando en las preventivas.
4. Optimizar y reforzar los cauces de participación de todos los agentes sociales, ayudando a integrar sus criterios y demandas en todas las fases del proceso.
5. Fomentar planes y políticas de comunicación y educación reforzando la cultura de la sostenibilidad, informando a la sociedad de la importancia de actuar a favor del equilibrio socioeconómico y ambiental.

En Sevilla, a 30 de Enero de 2004.