

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva

Plan de Movilidad Sostenible



Anexo 11: Consultas realizadas

(VCG)



1 ÍNDICE

1	ÍNDICE	2
2	INTRODUCCIÓN	5
3	COMISIÓN DE REDACCIÓN	5
3.1	Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.....	6
3.1.1	Servicio de Calidad del Aire de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.....	6
3.1.2	Oficina Andaluza de Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.....	7
3.2	Consejería de Hacienda y Financiación Europea.....	8
3.3	Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación	12
3.4	Consejería de Transformación, Económica, Industria, Conocimiento y Universidades	12
3.5	Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local	12
4	INFORMACIÓN PÚBLICA Y TRÁMITE DE AUDIENCIA	13
4.1	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	13
4.1.1	Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaría General de Transportes y Movilidad. Dirección General de Transporte Terrestre	13
4.1.2	Puertos del Estado	13
4.1.3	Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental. Unidad de Carreteras en Sevilla	15
4.2	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.....	15
4.2.1	Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Oficina Española de Cambio Climático	15
4.3	Ayuntamiento de Lepe	16
4.4	Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico	16
4.5	Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo.....	16
4.6	Consejería de Hacienda y Financiación Europea.....	16
4.7	Consejería de Presidencia, Administración Pública e Interior	17
4.8	Consejería de Salud y Familias	17
4.9	Consejería de Transformación, Económica, Industria, Conocimiento y Universidades	17
4.9.1	Secretaría General Industria y Minas.....	17
4.9.2	La Secretaría General de Economía:.....	17

4.10	Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local.....	18
4.11	Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	18
4.11.1	Primera ronda de consultas	18
4.11.2	Segunda ronda de consultas	20
5	SÍNTESIS DEL COMITÉ DEL EXPERTOS	24
5.1	Presentación de expertos.....	24
5.2	Respuesta del comité de expertos.	25
5.3	Conclusiones extraídas tras las respuestas del cuestionario de los expertos.	34
5.4	Conclusiones del grupo focal con personas expertas para la evaluación ex-ante del Plan 34	
6	EVALUABILIDAD	38
6.1	Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.....	38
6.2	Bloque B: Evaluabilidad del diseño.	40
6.3	Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación.	43
6.4	Bloque D: Evaluabilidad del contexto.	44
7	RESOLUCIONES EN INFORMES DE INCIDENCIA.....	46
7.1	Informe de Incidencia Territorial (IIT)	46
7.1.1	Recepción del Informe	46
7.1.2	Resolución incluida en el Informe.....	46
7.1.3	Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMHU	46
7.2	Informe de Evaluación de Impacto en Salud (EIS).....	48
7.2.1	Recepción del Informe	48
7.2.2	Resolución incluida en el Informe.....	48
7.2.3	Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMHU	48
7.3	Informe sobre la Declaración Ambiental Estratégica (DAE)	49
7.3.1	Recepción del Informe	49
7.3.2	Resolución incluida en el Informe.....	50
7.3.3	Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMHU	50
8	RESOLUCIONES FINALES	51
8.1	Informe de Cultura.....	51
8.2	Informe del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	51
8.3	Observaciones de la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.	51

8.4 Informe de Coherencia con la planificación económica general de la Junta de Andalucía.....52

Índice de ilustraciones

No se encuentran elementos de tabla de ilustraciones.

Índice de tablas

Tabla 1: Organismos llamados a la participación en la Comisión de Redacción.....	5
Tabla 2: Organismos colaboradores en el período de información pública y en el trámite de audiencia.....	13
Tabla 3: Personal experto consultado para la valoración del PTMHU.....	24

2 INTRODUCCIÓN

En primer lugar, se llevó a cabo la Comisión de Redacción durante el mes de junio de 2021, mediante la cual se solicitó a todas las Consejerías que remitieran las consideraciones o aportaciones que estimasen oportunas. El siguiente paso del proceso fue el inicio del período de información pública (del 06 de agosto al 08 de octubre) y el de trámite de audiencia (del 09 de agosto al 11 de octubre). Una vez realizadas estas consultas, se elabora la primera parte de este documento que pretende contestar a las aportaciones y alegaciones recibidas desde los diferentes organismos que han participado en este proceso para el desarrollo del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva (PTMHU).

La segunda parte de este documento pretende recoger las principales ideas obtenidas de la síntesis del Comité de expertos y del documento de evaluabilidad emitido por el Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) de la Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior de la Junta de Andalucía.

La tercera parte incluye las resoluciones y proposiciones al PTMHU sobre la Versión Final que han emitido los organismos responsables de su evaluación, así como las propuestas que se han incorporado finalmente al Plan.

3 COMISIÓN DE REDACCIÓN

A continuación, se presenta un registro de los organismos a los que se les envió la solicitud para su colaboración en la Comisión de Redacción, señalando cuáles de ellos hizo aportaciones y cuáles no lo hicieron:

Organismos llamados a la participación en la Comisión de Redacción

Consejerías	Aportaciones
Subdelegación del Gobierno en Huelva	No aporta.
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	Aporta.
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico	No aporta.
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda	No aporta.
Consejería de Educación y Deporte	No aporta.
Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo	No aporta.
Consejería de Hacienda y Financiación Europea	Aporta.
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación	Aporta.
Consejería de Presidencia, Administración Pública e Interior	No aporta.
Consejería de Salud y Familias	No aporta.
Consejería de Transformación, Económica, Industria, Conocimiento y Universidades	Aporta.
Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local	Aporta.

Tabla 1: Organismos llamados a la participación en la Comisión de Redacción

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se exponen y contesta a cada una de las alegaciones, clasificadas por organismos.

3.1 Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible

A continuación, en primer lugar, se exponen las aportaciones del Servicio de Calidad del Aire. Posteriormente se exponen las realizadas por la Oficina Andaluza de Cambio Climático.

3.1.1 Servicio de Calidad del Aire de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

1. Dentro de apartado 6 "Marco Estratégico" parece oportuno tener en cuenta a nivel regional la Estrategia Andaluza sobre Calidad del Aire, formulada por acuerdo de Gobierno de 19 de abril de 2016, a la vista de las implicaciones entre la movilidad y la contaminación atmosférica y acústica. Así mismo en dicha Estrategia se recogen una serie de medidas relacionadas con la movilidad, concretamente parece oportuno analizar las medidas agrupadas bajo los códigos "TR: tráfico" y "MA: tráfico marítimo". Se propone crear un apartado o subapartado dentro de dicho epígrafe en el que se recojan los efectos de la implantación del plan con la mejora de la calidad atmosférica combinado con el diagnóstico de la mencionada estrategia.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se incluye Estrategia Andaluza de Calidad del Aire

2. Dentro del epígrafe 7 "Gobernanza" y concretamente dentro de la descripción de los principios para elaborar planes de transporte con éxito se propone incluir alguna referencia a la mejora en los niveles de calidad del aire que supone la nueva planificación.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se incluye referencia a la mejora de calidad del aire, así como a la mitigación del cambio climático.

3. Dentro del apartado 8.4.1.1.- "Figuras de protección nacional y autonómica" en el subapartado referido a Clima, Aire y Energía falta citar la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire formulada por acuerdo de Gobierno de 19 de abril de 2016.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se incluye cita a Estrategia Andaluza de Calidad del Aire

4. En el apartado 8.4.4 referido a la Calidad del Aire, además de los análisis presentados se considera importante tener en cuenta el diagnóstico recogido en la Estrategia de Calidad del Aire. Adicionalmente se podrán tener en cuenta el Plan de mejora de la calidad del aire de la Zona Industrial de Huelva, aprobada por Decreto 231/2013.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se incluye síntesis del diagnóstico de la Zona Industrial de Huelva

5. En el análisis de problemas detectados en el apartado 10.2 parece oportuno señalar como problema los efectos del tráfico sobre la contaminación atmosférica y acústica.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se incluye problema sugerido en DAFO.

6. En el análisis DAFO expuesto se considera oportuno incluir una oportunidad relacionada con la disminución de la contaminación atmosférica y acústica provocada por la adopción de un modelo de movilidad más sostenible, se propone a modo de sugerencia el siguiente texto: "Disminución de los efectos en salud provocados por la contaminación atmosférica y acústica derivada de la adopción de un modelo de movilidad más sostenible".

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se incluye oportunidad sugerida en DAFO.

7. Con objeto de desarrollar adecuadamente el Objetivo Estratégico denominado "Cumplimiento de Umbrales Ambientales" se podría tomar como referencia la mencionada Estrategia Andaluza de Calidad del Aire. A este respecto este documento contiene una serie de objetivos estratégicos de reducción de varios contaminantes.

Dicha propuesta se encuentra incluida en el Plan de Transportes. La Estrategia Andaluza de Calidad del Aire está referenciada con nota a pie de página (10) "Estrategia Andaluza de Calidad del Aire y planes de aglomeración" tomándose como valores objetivo para la reducción de emisiones de contaminantes atmosféricos.

8. Por último, a día de hoy se está redactando por parte de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático un plan de mejora de la Calidad del Aire que se superpone en parte del ámbito recogido por el plan de transporte y que cuyos datos podrán ser tenidos en cuenta durante la tramitación del Plan.

Se trata de un documento no aprobado. Sus datos podrán ser tenidos en cuenta cuando el plan al que se hace referencia esté aprobado. Se ha creado un grupo de trabajo con el objetivo de introducir las cuestiones que se estimen oportunas. Dentro del proceso de seguimiento y evaluación del Plan se tendrá en cuenta la inclusión de dicho documento.

9. Dentro de todas las Líneas Estratégicas se podrían diseñar algunas actuaciones complementarias relacionadas expresamente con la reducción de la contaminación atmosférica y acústica por ejemplo en la Línea Estratégica 6 "Organización", parece apropiado establecer alguna acción complementaria para concienciar a la sociedad sobre la disminución en contaminantes atmosféricos como los óxidos de nitrógeno y las partículas con incidencia directa y cuantificada en la salud de los ciudadanos.

Las acciones de concienciación de la sociedad están incluidas en LE6-05: Campaña de información y concienciación hacia una movilidad sostenible. Ahí se incluyen los beneficios para la salud derivados de la reducción de contaminantes.

3.1.2 Oficina Andaluza de Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

1. En materia de mitigación y transición energética:

- Se valora positivamente que se adopten los mismos objetivos en materia de mitigación y transición energética que se han definido en el PAAC, aunque es necesario modificar las referencias de los objetivos de reducción de emisiones y de eficiencia energética.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se modifican las referencias

- Las líneas estratégicas asociadas al escenario del Plan, así como los programas que las desarrollan, están alineadas con las líneas estratégicas del PAAC.

De acuerdo.

- Al no estar definidos los objetivos (se hace referencia a que serán los mismos que el PAAC), es necesario actualizar los apartados 14.3.2 y 14.3.3 para tener en cuenta la definición de los objetivos recogida en el PAAC aprobado.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes actualizando los valores objetivo recogidos en el PAAC aprobado.

2. En materia de adaptación:

- En la documentación de base para el análisis de la situación actual en materia de adaptación al cambio climático, se recomienda la consulta al visor de escenarios climáticos de Andalucía y si se precisa, a informes sectoriales sobre adaptación del sector, disponibles en Adaptecca.

Dado que los impactos del cambio climático no pueden predecirse de manera plenamente certera, e intervienen diferentes sectores, en el punto de desarrollo en el que se encuentra el PTMHU, no procede hacer un análisis más específico, ya que habría que contar con artículos y documentos científicos para plasmar un análisis más enfocado al sector transporte, sin olvidar el carácter estratégico que presenta el Plan y que sería más adecuado plasmar un análisis más detallado en los futuros proyectos que desarrollen el mismo.

- Cuando se enfoca en el Plan la lucha contra el cambio climático en muchas ocasiones se centra exclusivamente en la mitigación. Sirva como ejemplo en el Estudio Ambiental, cuando se relacionan en el apartado 9.6 los elementos revisados para justificar la coherencia con el PAAC, todos son de mitigación. Sería conveniente revisar y adecuar.

En el Estudio Ambiental Estratégico se realiza un análisis general de la vulnerabilidad al cambio climático y de los impactos previsibles. En el Plan de Transportes, apartado 14.2.1 "Actuaciones complementarias" contempla la actuación 5 "Desarrollo de una evaluación de la adaptación al cambio climático en el Área Metropolitana de Huelva, (LE3-07)" proponiendo la

realización de una evaluación de la adaptación al cambio climático multisectorial en el Área Metropolitana de Huelva.

- Sería coherente con los objetivos de este Plan que en el análisis de diagnóstico (DAFO) se contemplara al menos como amenaza el impacto del cambio climático sobre el sector.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes incluyendo como amenaza "Intensificación de las consecuencias del cambio climático por el aumento de las emisiones de gases de efectos invernadero (GEI)".

- Este Plan hace alusiones a alguna normativa relativa al cambio climático como "en proyecto o en fase de redacción" cuando ya están aprobadas. En concreto:
 - Proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética (LCCTE) =====> Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética.
 - El PAAC, actualmente en redacción. =====> Decreto 234/2021, de 13 de octubre, por el que se aprueba el Plan Andaluz de Acción por el Clima.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se actualiza la normativa relativa al cambio climático.

- El PTMHU debe desplegar líneas estrategias y programas de actuación que den cumplimiento al objetivo de adaptación al cambio climático y claramente dirigidas al aumento de la resiliencia de las infraestructuras y de la movilidad.

En el Plan de Transportes, apartado 14.2.1 "Actuaciones complementarias" contempla la actuación 5 "Desarrollo de una evaluación de la adaptación al cambio climático en el Área Metropolitana de Huelva, (LE3-07)" proponiendo la realización de una evaluación de la adaptación al cambio climático multisectorial en el Área Metropolitana de Huelva.

3.2 Consejería de Hacienda y Financiación Europea

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por la Dirección General de Energía de la Consejería de Hacienda y Financiación Europea:



Alegación I. En el capítulo 3 "MISIÓN, VISIÓN Y VALORES" del Plan se indica: "La Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda propugna la aplicación de modelos de movilidad sostenible en Andalucía, mediante una planificación del transporte de personas y mercancías basada en la intermodalidad y que fomente el transporte público, los modos no motorizados y el uso de energías limpias, todo ello en consonancia con la promoción, educación y sensibilización de la ciudadanía sobre el uso eficiente y sostenible de los modos de transporte en cumplimiento de los objetivos establecidos sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea".

Se propone sustituir "energías limpias" por "combustibles alternativos". Lo anterior, en base a la definición de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos que se define de la siguiente forma:

"combustibles alternativos: los combustibles o fuentes de energía que sustituyen, al menos en parte, a los combustibles fósiles clásicos como fuente de energía en el transporte y que pueden contribuir a la descarbonización de estos últimos y a mejorar el comportamiento medioambiental del sector del transporte.

Incluyen, entre otros: la electricidad, el hidrógeno, los biocarburantes, tal como se definen en el artículo 2, letra i), de la Directiva 2009/28/CE, los combustibles sintéticos y parafínicos, el gas natural, incluido el biometano, en forma gaseosa [gas natural comprimido (GNC)] y en forma licuada [gas natural licuado (GNL)], y el gas licuado del petróleo (GLP);

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se sustituye el término "energías limpias" por "combustibles alternativos".

Alegación II. En el capítulo 6.1.2 "A nivel internacional y comunitario" se indica: "La UE viene liderando a nivel internacional la lucha contra el cambio climático. Recientemente se ha aprobado el Pacto Verde Europeo (Green Deal, 2019) que supone una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la UE en una sociedad equitativa y próspera, con una economía basada en el uso eficiente de los recursos, sin emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050. Aspira a proteger el capital natural de la UE y la salud y bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos ambientales. Es un pacto para descarbonizar la economía, cumplir con los objetivos del Acuerdo de París, luchar contra la degradación de la naturaleza y los ecosistemas,

combatir la contaminación y promover la economía circular. La UE aspira a ser climáticamente neutra en 2050 y para ello es preciso actuar en todos los sectores de la economía, con especial incidencia en el que nos ocupa: la movilidad”.

Se propone hacer mención a los objetivos de reducción de emisiones, aporte renovable y eficiencia a 2030, que afectan en gran medida al desarrollo de un sistema de transporte eficiente y de bajas emisiones. Se propone añadir lo siguiente: “El Pacto incorpora una hoja de ruta inicial que recoge un plan integral para elevar el objetivo climático de la Unión Europea para 2030 al 50%, como mínimo, objetivo que se ha elevado aún más, al 55% de reducción de GEI desde 1990, en diciembre de 2020 por parte del Consejo Europeo y así se refleja en la Ley Europea del Clima¹. La Unión Europea ha ido estableciendo tres marcos sucesivos a corto (Paquete de medidas sobre clima y energía hasta 2020), medio (Marco sobre clima y energía 2030) y largo plazo (Estrategia a largo plazo para 2050). El Marco sobre clima y energía 2030 es un paquete de medidas que incluye la legislación que garantizará el cumplimiento de los objetivos climáticos y de energía asumidos por la Unión Europea para 2030: reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (en relación con los niveles de 1990) en al menos el 40%; aporte de energías renovables al consumo final bruto de al menos el 32% y 10% mínimo de renovables en el transporte; reducción de la demanda energía primaria respecto a la tendencial de al menos un 32,5%.”. Recordar aquí que la política energética y ambiental europea, a través de sus objetivos de reducción de emisiones GEI, aporte renovable y eficiencia energética, afectan en gran medida al desarrollo de un sistema de transporte eficiente y de bajas emisiones, tanto por las obligaciones que implica como por la existencia de fondos económicos para llevarlos a cabo.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se incluye párrafo propuesto que hace mención a los objetivos de reducción de emisiones, aporte renovable y eficiencia a 2030.

Alegación III. En el capítulo 6.1.3. “A nivel nacional”, se propone actualizar las normativas que ya han sido aprobadas en el marco nacional, dado que los borradores a los que se hace referencia ya han sido aprobados.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes. En la etapa de formulación del PTMHU la Ley de Cambio Climático y Transición Energética (LCCTE) se encuentra en tramitación parlamentaria. Se actualiza dicha normativa y se incluye fecha aprobación (Congreso de los Diputados el 13 de mayo de 2021). En la etapa de formulación del PTMHU el PNIEC se encuentra en fase de borrador. Se actualiza dicha

normativa y se incluye fecha aprobación (25 de marzo de 2021 por Resolución conjunta de la Dirección General de Política Energética y Minas y de la Oficina Española de Cambio Climático, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2021, por el que se adopta la versión final del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030).

Alegación IV. En el capítulo 6.1.4. “A nivel regional”, se propone añadir lo siguiente: “El Consejo de Gobierno aprobó el pasado 23 de marzo de 2021 la formulación de la Estrategia Energética de Andalucía 2030, que impulsará la transición de la Comunidad autónoma hacia un modelo energético neutro en carbono, más eficiente, que garantice el acceso a una energía segura y sostenible para todos y con impacto en la generación de empleo y la actividad económica. Su redacción se ha llevado a cabo mediante un proceso basado en la gobernanza, contando con la participación de la ciudadanía, los actores más representativos del sector y la Administración”. Esta iniciativa, no incluida en la documentación, recoge el desarrollo programático de las líneas estratégicas que regirán la política de la Junta de Andalucía en materia de energía en los próximos años contribuyendo al cumplimiento de los objetivos nacionales y europeos en materia de energía y clima y establece los objetivos energéticos a 2030. Entre los mismos se incluyen:

OBJETIVO 1 Avanzar en la descarbonización del consumo de energía.

- Meta 1.1 Reducción de, al menos, el 50% de las emisiones de CO2 asociadas al consumo de energía respecto a 2005.

- Meta 1.2 Aporte a partir de fuentes de energía renovable de, al menos, el 42% del consumo final bruto de energía.

OBJETIVO 2 Reducir el consumo tendencial de energía

- Meta 2.1 Reducción, como mínimo del 39,5%, del consumo tendencial de energía primaria, excluyendo los usos no energéticos.

OBJETIVO 3 Reducir la dependencia de los derivados de petróleo en el transporte

- Meta 3.1 Reducción del consumo de derivados de petróleo en el transporte, como mínimo del 30% respecto a 2019.

Asimismo, entre las líneas estratégicas diseñadas para alcanzar los objetivos anteriores se incluyen:

LE3 Promover un sistema de transporte eficiente avanzando hacia la movilidad cero emisiones

LE4 Involucrar a la ciudadanía en la transición energética mediante la comunicación y formación

LE11 Apoyar la gestión energética y descarbonizada en entidades y servicios públicos

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se incluye párrafo propuesto sobre Estrategia Energética de Andalucía 2030, estando aprobada únicamente la formulación (Aprobado el 23 de marzo de 2021 por el Consejo de Gobierno) actualmente en información pública.

Alegación V. El capítulo 8.4.1 “Protección Medioambiental del territorio”, no incluye la Estrategia Energética de Andalucía 2030. Se propone añadir el siguiente texto, y modificar el año de referencia de la Estrategia a 2020:

“Clima, aire y energía:

- Estrategia Energética de Andalucía 2014-2020
- Estrategia Energética de Andalucía 2030, actualmente en información pública”

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se actualiza dicha normativa y se incluye texto "actualmente en información pública".

Alegación VI. En el capítulo 8.4.2.1. “Mitigación del cambio climático” se incluye: “Uso de nuevas tecnologías aplicadas al transporte a través de la renovación de flotas y el fomento de la movilidad eléctrica y la mejora de la gestión del transporte público con la implementación de sistemas de ayuda a la explotación”.

Se propone modificar la redacción para dar cabida a otros modos de movilidad de nulas o bajas emisiones, como sigue: “Uso de nuevas tecnologías aplicadas al transporte a través de la renovación de flotas y el fomento de la movilidad eléctrica de nulas o bajas emisiones y la mejora de la gestión del transporte público con la implementación de sistemas de ayuda a la explotación.” Lo anterior, dado que la movilidad sostenible no es solo la movilidad eléctrica, sino que es preciso diversificar el parque móvil de combustibles de bajas y nulas emisiones, para optimizar el aprovechamiento de los recursos energéticos disponibles.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se sustituye la palabra "eléctrica" por "de nulas o bajas emisiones".

Alegación VII. En el capítulo 10.2. “Problemas, necesidades y retos detectados”, se incluye un diagnóstico con problemas, necesidades y retos. Se propone incluir como “problemas”: elevado peso del sector transporte en el consumo de energía final y elevada dependencia de la combustión de hidrocarburos en el transporte. También se propone modificar el problema “Escaso número de puntos de recarga para vehículos eléctricos”, como sigue: “Escaso número de puntos de recarga de combustibles de nulas o bajas emisiones”.

Lo anterior, en coherencia con el PAAC y la futura EEA2030; además de mejorar la eficiencia energética en el sector transporte como medida frente al cambio climático, es necesario lograr una reducción del consumo y descarbonizar el sistema, es decir, una reducción de emisiones por unidad de energía consumida. Así mismo, la movilidad sostenible no es solo la movilidad eléctrica, sino que es preciso diversificar el parque móvil de combustibles de bajas y nulas emisiones, para optimizar el aprovechamiento de los recursos energéticos disponibles.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se incorpora problema: “elevado peso del sector transporte en el consumo de energía final y elevada dependencia de la combustión de hidrocarburos en el transporte” y se sustituye “para vehículos eléctricos” por “de combustibles de nulas o bajas emisiones”.

Alegación VIII. En el capítulo 12. “ANÁLISIS DAFO” se incluye la debilidad: “Inexistente penetración del vehículo eléctrico y nuevos modos de transporte de movilidad colaborativa (Cabify, Amovens, etc.)”. Se propone modificar el texto de la siguiente manera: “~~Inexistente penetración del vehículo eléctrico~~ Muy baja penetración de vehículos de nulas o bajas emisiones y nuevos modos de transporte de movilidad colaborativa (Cabify, Amovens, etc.)”. Lo anterior, en base a que la movilidad sostenible no es solo la movilidad eléctrica, sino que es preciso diversificar el parque móvil de combustibles de bajas y nulas emisiones, para optimizar el aprovechamiento de los recursos energéticos disponibles.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se sustituye “Inexistente penetración del vehículo eléctrico” por “Muy baja penetración de vehículos de nulas o bajas emisiones”.

Alegación IX. En el capítulo 13.1. “Objetivos estratégicos”, se propone añadir los siguientes “valores Objetivo” contenidos en el documento Propuesta inicial de la Estrategia Energética de Andalucía 2030 (EEA2030), actualmente en tramitación, y añadir un indicador adicional, como sigue:

Indicadores	Valores objetivo
Mejora de la eficiencia energética	<p>OBJETIVO Reducir el consumo tendencial de energía</p> <ul style="list-style-type: none"> - Meta Reducción como mínimo del 39,5% del consumo tendencial de energía primaria, excluyendo los usos no energéticos <p>FUENTE: Propuesta inicial EEA2030</p>
Uso de renovables	<p>OBJETIVO Avanzar en la descarbonización del consumo de energía</p> <ul style="list-style-type: none"> - Meta Reducción de, al menos, el 50% de las emisiones de CO2 asociadas al consumo de energía respecto a 2005 - Meta Aporte a partir de fuentes de energía renovable de, al menos, el 42% del consumo final bruto de energía <p>FUENTE: Propuesta inicial EEA2030</p>
Dependencia de derivados del petróleo en transporte	<p>OBJETIVO Reducir la dependencia de los derivados de petróleo en el transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Meta Reducción del consumo de derivados de petróleo en el transporte como mínimo del 30% respecto a 2019. <p>FUENTE: Propuesta inicial EEA2030</p>

El documento Propuesta inicial de la Estrategia Energética de Andalucía 2030 se trata de un documento no aprobado. Sus datos podrán ser tenidos en cuenta cuando el plan al que se hace referencia esté aprobado. Se ha creado un grupo de trabajo con el objetivo de introducir las cuestiones que se estimen oportunas. Dentro del proceso de seguimiento y evaluación del Plan se tendrá en cuenta la inclusión de dicho documento.

Alegación X. En el capítulo 13.4. "Programas de actuación" se incluye la línea estratégica: "LE3-04: MEJORAR EL RENDIMIENTO Y LA SOSTENIBILIDAD DE LOS DESPLAZAMIENTOS MEDIANTE EL FOMENTO DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA. AUMENTO DE PUNTOS DE RECARGA PARA VEHÍCULOS ELÉCTRICOS.

ELECTROLINERAS. "Se propone modificar la redacción para dar cabida a otros modos de movilidad de nulas o bajas emisiones, como sigue:

"LE3-04: MEJORAR EL RENDIMIENTO Y LA SOSTENIBILIDAD DE LOS DESPLAZAMIENTOS MEDIANTE EL FOMENTO DE LA MOVILIDAD DE NULAS O BAJAS EMISIONES. AUMENTO DE PUNTOS DE RECARGA PARA COMBUSTIBLES DE NULAS O BAJAS EMISIONES". Lo anterior, extensivo a todas las veces que aparece redactada la LE3-04 en el documento y sus anexos. Se justifica en base a que la movilidad sostenible no es solo la movilidad eléctrica, sino que es preciso diversificar el parque móvil de combustibles de bajas y nulas emisiones, para optimizar el aprovechamiento de los recursos energéticos disponibles.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se sustituye el término "eléctrico" por "de nulas o bajas emisiones".

Alegación XI. En el capítulo 14.1.7. "Fomento de la renovación de flotas de vehículos de transporte público alimentados por energías alternativas" se incluye: "En línea con la Estrategia 2030, concretamente con su objetivo 7 "Energía asequible y no contaminante" relativo a aumentar la proporción de energía renovable en el conjunto de fuentes energéticas...".

Se propone sustituir Estrategia 2030 por Agenda 2030. Se interpreta que se refiere a los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, correspondiendo al caso a la Agenda 2030.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se sustituye "Estrategia" por "Agenda".

Alegación XII. En el capítulo 14.1.7. "Fomento de la renovación de flotas de vehículos de transporte público alimentados por energías alternativas" se incluye: "Para fomentar la penetración del vehículo eléctrico en el Área Metropolitana de Huelva se propone la instalación de puntos de recarga, con localizaciones eficientes, que no afecten a los tiempos de recorridos. Para ello se propone establecer acuerdos con las principales gasolineras o estaciones de servicio del Área Metropolitana de Huelva."

Se propone modificar el texto de la siguiente forma: "Para fomentar la penetración ~~del vehículo eléctrico~~ de los vehículos de bajas o nulas emisiones en el Área Metropolitana de Huelva se propone la instalación de puntos de recarga de combustibles de nulas o bajas emisiones, con localizaciones eficientes, que no afecten a los tiempos de recorridos. Para ello se propone establecer acuerdos con las principales gasolineras o

estaciones de servicio del Área Metropolitana de Huelva." Lo anterior, en base a que la movilidad sostenible no es solo la movilidad eléctrica, sino que es preciso diversificar el parque móvil de combustibles de bajas y nulas emisiones, para optimizar el aprovechamiento de los recursos energéticos disponibles.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se sustituye "vehículo eléctrico" por "vehículos de bajas o nulas emisiones".

3.3 Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por la Dirección General de Personas con Discapacidad e Inclusión de la Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación:

Como bien se menciona en la página 55, la accesibilidad Universal es la condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos, instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad y de la forma más autónoma y natural posible.

Esto implica que la accesibilidad no se refiere solo a personas con movilidad reducida, por lo cual en la página 56, en el último párrafo debería eliminarse:

"Si se tiene en cuenta la normativa vigente sobre accesibilidad ~~para personas con discapacidad o movilidad reducida~~ en paradas de autobús, prácticamente ninguna de las paradas que actualmente están operativas cumpliría al 100% con dicha normativa."

Y en la página 57.

"Por tanto, aún hay margen de mejora y el PTMHU debe contemplar las medidas necesarias para garantizar la accesibilidad universal ~~a PMR~~".

Página 170

"Renovación de la flota de autobuses (accesibilidad ~~PMR~~, eficiencia energética), etc."

Y en todos aquellos párrafos en los que se haga mención expresa a las personas con movilidad reducida si se habla de "accesibilidad" en general.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se suprime "PMR" en todos aquellos párrafos en los que se hace mención expresa a las personas con movilidad reducida y se trata de "accesibilidad" en general.

3.4 Consejería de Transformación, Económica, Industria, Conocimiento y Universidades

La Dirección General de Investigación y Transferencia del Conocimiento de la Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades aporta respuesta. No se presentan alegaciones y se valora positivamente el trabajo realizado.

3.5 Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local

La Secretaría de la Delegada de Turismo. Secretaría del Delegado de Regeneración, Justicia y Administración Local de la Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local aporta respuesta. No se presentan alegaciones.

4 INFORMACIÓN PÚBLICA Y TRÁMITE DE AUDIENCIA

A continuación, se presenta un registro de aquellos organismos que respondieron en el período de información pública y trámite de audiencia, indicando quiénes aportan alegaciones y quiénes no:

Organismos	Aportaciones
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana	Aporta.
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico	Aporta.
Ayuntamiento de Lepe	Aporta.
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico	Aporta.
Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo	No aporta.
Consejería de Hacienda y Financiación Europea	Aporta.
Consejería de Presidencia, Administración Pública e Interior	Aporta.
Consejería de Salud y Familias	No aporta.
Consejería de Transformación, Económica, Industria, Conocimiento y Universidades	Aporta.
Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local	No aporta.
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	Aporta.

Tabla 2: Organismos colaboradores en el período de información pública y en el trámite de audiencia.

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se exponen y contesta a cada una de las alegaciones, clasificadas por organismos, que han llegado durante este período.

4.1 Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

4.1.1 Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaría General de Transportes y Movilidad. Dirección General de Transporte Terrestre

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aporta respuesta. No se presentan alegaciones e informa FAVORABLEMENTE.

De acuerdo.

4.1.2 Puertos del Estado

Se expone a continuación, las alegaciones realizadas por Puertos del Estado.

1. El Puerto de Huelva como Sistema General Portuario Según el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima.

El documento, especialmente en las descripciones que se realizan de los usos del suelo, donde se califica la zona de servicio del puerto de Huelva, sin más distinción, como suelo industrial, deberá tener en cuenta la definición del Sistema General Portuario, tal y como establece el artículo 56 del TRLPEMM, calificando la zona de servicio, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima como sistema general portuario, así como su representación gráfica en los planos del Plan de Transporte Metropolitano. Se debe por tanto definir y representar gráficamente el Sistema General Portuario en la memoria y los planos del documento, según el artículo 56 del TRLPEMM, eliminando su calificación como zona industrial.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes. Se incluye párrafo aclarativo siguiente: La zona de servicio del Puerto de Huelva aparece definida como suelo industrial. Uso definido por Datos Espaciales de Referencia de Andalucía (DERA) del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía, de la Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades de la Junta de Andalucía. De manera pormenorizada, se tendrá en cuenta la definición del Sistema

General Portuario, tal y como establece el artículo 56 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), calificando la zona de servicio, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima como Sistema General Portuario.

2. Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) como legislación aplicable.

Se debe incluir dentro de la legislación sectorial de aplicación para el Sistema General Portuario, el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y, supletoriamente, la legislación en materia de costas. El TRLPEMM resulta de obligado cumplimiento y tendrá carácter prevalente respecto de cualquier consideración que se recoja en el documento de “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva” en lo que se refiere al puerto de Huelva y al Dominio Público Portuario afecto a la señalización marítima.

Así mismo, sería conveniente incluir una mención a las diferentes figuras de ordenación y planificación sectorial que aplican sobre el Sistema General Portuario, como el Plan Especial del puerto de Huelva (PEOPH) y la Delimitación de Espacios y Usos del Puerto (DEUP).

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes. Se incluye párrafo siguiente: Como legislación sectorial de aplicación para el Sistema General Portuario se tendrá en cuenta el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y, supletoriamente, la legislación en materia de costas.

Dicha normativa resulta de obligado cumplimiento y tendrá carácter prevalente respecto de cualquier consideración que se recoja en el presente PTMHU en lo que se refiere al puerto de Huelva y al Dominio Público Portuario afecto a la señalización marítima.

Como figuras de ordenación y planificación sectorial que aplican sobre el Sistema General Portuario, se tendrán en cuenta el Plan Especial del puerto de Huelva (PEOPH) y la Delimitación de Espacios y Usos del Puerto (DEUP).

3. Carácter indicativo o recomendatorio de la propuesta de actuaciones en el Puerto de Huelva.

Se deberá hacer constar que, respecto a las actuaciones susceptibles de albergar en las zonas que engloban terrenos que pertenecen al Sistema General Portuario, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva tendrá carácter indicativo o

recomendatorio en el dominio público portuario. Esto deberá quedar expresamente indicado en el momento de realizar propuestas de actuaciones como la elaboración de un plan de movilidad del Puerto de Huelva o el desarrollo de planes de emergencia, así como cualquier otra propuesta que esté relacionada o vinculada al Sistema General Portuario.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes. Se incluye párrafo siguiente: Las actuaciones susceptibles de afectar a las zonas que engloban terrenos que pertenecen al Sistema General Portuario, el PTMHU tendrá carácter indicativo o recomendatorio en el dominio público portuario.

4. Actualización de la información relativa al Puerto de Huelva.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva incluye determinadas referencias a diferentes planes y proyectos del Puerto de Huelva, en concreto, a su Plan Estratégico, al proyecto de “Plataforma Intermodal del Puerto de Huelva” y el proyecto Zona de Actividad Logística (ZAL). Cabe destacar que parte de la información incluida en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva en relación a estos proyectos ha quedado obsoleta y debe por tanto ser contrastada con la Autoridad Portuaria de Huelva con el fin de reflejar la realidad del puerto:

- El Plan Estratégico del Puerto de Huelva tiene una fecha de vencimiento próxima (Plan Estratégico 2012-2017 con visión a 2022), hecho que debiera mencionarse en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva.

Recientemente la APH ha iniciado los trámites para la elaboración de un nuevo Plan Estratégico 2023-2030 con visión a 2050.

- Tanto el proyecto de “Plataforma Intermodal del Puerto de Huelva” como el proyecto Zona de Actividad Logística (ZAL) han experimentado un desarrollo notable en los últimos años que debiera quedar reflejado en el documento actualizando los indicadores relativos a los mismos (operaciones ferroviarias, porcentaje de toneladas movidas por ferrocarril, etc.).

- La conexión marítima Huelva-Cádiz fue evaluada por las administraciones competentes, pero finalmente se descartó por no resultar rentable para las navieras que la analizaron, por lo que su inclusión en los escenarios considerados en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva deberá incluirse como una mera recomendación y en su caso objetivo de apoyo económico por parte de la

administración, sin que ello suponga ninguna obligación para la Autoridad Portuaria de Huelva.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes. Se incluye referencia (Nota a pie de página) "Iniciados los trámites para la elaboración de un nuevo Plan Estratégico 2023-2030 con visión a 2050" y el siguiente párrafo: Tanto el proyecto de "Plataforma Intermodal del Puerto de Huelva" como el proyecto Zona de Actividad Logística (ZAL) han experimentado un desarrollo notable en los últimos años.

5. El puerto como elemento clave de la movilidad.

Dada la relevancia que presenta la zona de integración Puerto-ciudad en el transporte metropolitano del área de Huelva, al constituir un foco de atracción de personas tanto de la propia ciudad de Huelva como de su entorno, la conectividad y movilidad deberían estar correctamente coordinadas y tal necesidad debiera considerarse en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. La creación de Paseos y zonas peatonales, la Integración física y funcional con la ciudad, el fácil acceso a redes de transporte público y las nuevas conexiones de carril-bici con el centro urbano se consideran también de muy alta importancia estratégica y son las cuestiones que se valoran con una prioridad mayor. Así mismo, se considera relevante hacer mención de la necesidad de disponer de una adecuada conexión a nivel metropolitano con la terminal de Pasajeros (Ferry) del Muelle Sur, al objeto de facilitar el transporte de pasajeros a/desde la misma principalmente hacia/desde la ciudad de Huelva como nodo principal de conexión, pero sin descartar otros orígenes y destinos, habida cuenta del importante crecimiento que ha tenido en ellos últimos años y la previsión de que continúe creciendo en el futuro con la apertura de nuevas líneas Ro-Pax..

Esta mejora de la conectividad urbana y metropolitana también debe hacerse extensiva al Polígono Industrial de la Punta del Sebo, donde se ubica un importante número de empresas y trabajadores y en el cual se está desarrollando el proyecto de la Zona de Actividad Logística (ZAL) del Puerto de Huelva lo que hará que a futuro se incremente la necesidad de transporte público principalmente desde/hacia la ciudad de Huelva como nodo principal de conexión, pero sin descartar otros orígenes y destinos.

Atendiendo a todo lo anterior, se recomienda complementar el análisis de movilidad del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva con un estudio del impacto que tiene actualmente y tendrá el puerto de Huelva, en la movilidad de la región, al ser éste un elemento clave del desarrollo regional.

En el Plan de Transportes, analiza y considera al Puerto de Huelva como elemento clave de la movilidad en varios de sus apartados, atendiendo a todo lo anterior, concretamente, en el apartado 14.2.1 "Actuaciones complementarias" la actuación 15 "Impulsar la realización y aplicación de planes de movilidad en centros generadores de viaje (grandes empresas, polígonos industriales, explotaciones agrarias)" donde se encuentra específicamente la propuesta B) Elaboración de plan de movilidad del Puerto de Huelva.

4.1.3 Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental. Unidad de Carreteras en Sevilla

Informan favorablemente el PTMHU condicionado a que se incluya párrafo de información y autorización de las actuaciones.

Se incluye párrafo "Todas las actuaciones que puedan suponer una afección a las carreteras (y a sus zonas de protección conforme a la Ley de carreteras 37/2015) de la RCE en al ámbito del PTMHU, tanto existentes, como a las futuras actuaciones actualmente en proyecto o en planeamiento deberán ser informadas y autorizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda". Capítulo 8.6.3. La red viaria, Pág.105.

4.2 Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

4.2.1 Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Oficina Española de Cambio Climático

El Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico aporta respuesta. No se presentan alegaciones e informa FAVORABLEMENTE.

De acuerdo.

4.3 Ayuntamiento de Lepe

Con fecha 25 de febrero del presente año y número de registro RC-2162, tiene entrada en este Ayuntamiento escrito procedente de la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, dando traslado del documento referido en el asunto, ello al objeto de formular alegaciones, considerando oportuno incidir en la ausencia en la documentación presentada de referencia alguna al Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Lepe, concretamente en el apartado 6.2, significando al respecto que la Junta de Gobierno Local, en sesión celebrada con fecha 28 de diciembre de 2018, acordó adjudicar el contrato del Servicio para la redacción del Plan de Movilidad Urbana Sostenible, a la entidad TOOL ALFA, SL, enmarcado en la ESTRATEGIA DE DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE “EDUSI LEPE 2020”, de manera que el Ayuntamiento Pleno, en Sesión Ordinaria celebrada con fecha 26 de noviembre de 2020, acordó APROBAR INICIALMENTE EL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS), sometiéndose el expediente a información pública en la forma prevista legalmente, elevándose el acuerdo de aprobación inicial a definitivo mediante Resolución de la Tte de Alcalde-Delegada del Área de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro, de fecha 21 de enero de 2021, dándose por enterado el Ayuntamiento Pleno en Sesión celebrada con fecha 28 de enero de 2021 de la APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DEL AYUNTAMIENTO DE LEPE.

En este mismo sentido, hacer constar que en el contrato relativo a la redacción del citado PMUS, se incluye a modo de Anexo un apartado específico relativo a la conexión ciclable entre los diferentes núcleos urbanos de nuestro municipio.

Lo que se comunica a los efectos de la incorporación en el documento en trámite de audiencia de la referencia, especificaciones y consideraciones recogidas en el PMUS de Lepe que se estimen.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes. Se incluye el Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Municipio de Lepe. Aprobado definitivamente mediante Resolución de la Tte de Alcalde-Delegada del Área de Urbanismo, Calidad Ambiental y Catastro, de fecha 21 de enero de 2021, dándose por enterado el Ayuntamiento Pleno en Sesión celebrada con fecha 28 de enero de 2021.

Adicionalmente se incorpora la propuesta de dicho PMUS de conexión ciclable entre los diferentes núcleos urbanos del municipio mediante la construcción de una vía cívico-ciclable que enlace el núcleo urbano de Lepe, La Antilla y El Terrón.



4.4 Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico

La Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico aporta respuesta. No se presentan alegaciones.

A continuación, se responde al Informe emitido por el Servicio de Bienes Culturales de la Delegación Territorial de Cultura y Patrimonio Histórico en Huelva:

“Se informa que una vez analizada la documentación remitida, no se ha concretado afección patrimonial alguna, por tanto, no procede ni se estima necesario el establecimiento de cautelas por parte de esta Delegación Territorial.

Recordamos que en caso de establecerse un futuro cambio de infraestructuras que impliquen afección al subsuelo, dicho proyecto deberá estar sujeto a evaluación por parte de la autoridad competente para la correcta protección y conservación del patrimonio arqueológico.

Asimismo, le recordamos que si durante el transcurso de cualquier actividad relacionada con el proyecto de referencia se produjera un hallazgo arqueológico casual, será obligada la comunicación a la Delegación Territorial competente en materia de Cultura y Patrimonio Histórico en el transcurso de 24 horas, en los términos del artículo 50 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, y tal y como establece el artículo 81.1 del Decreto 19/1995, de 7 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección y Fomento del Patrimonio Histórico de Andalucía”.

De acuerdo.

4.5 Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo

La Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo aporta respuesta. No se presentan alegaciones.

4.6 Consejería de Hacienda y Financiación Europea

A) OBSERVACIONES DE NATURALEZA ECONÓMICO-PRESUPUESTARIA.

La Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda se encuentra trabajando internamente junto con la Secretaría General de Hacienda de la Consejería de Hacienda y Financiación Europea para que antes de que el presente Plan sea aprobado, cumpla con lo previsto en el artículo 2 del Decreto 162/2006, de 12 de septiembre por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económico-financiera. Para ello la Dirección General de Presupuestos habrá de emitir el preceptivo informe de acuerdo con lo establecido en el citado Decreto.

B) OBSERVACIONES AL CONTENIDO ESPECÍFICO DEL PLAN.

Una vez revisadas las observaciones realizadas al contenido del Plan, se aprecia dichas observaciones son idénticas a las realizadas en la etapa anterior "Comisión de redacción", por lo que se encuentran debidamente atendidas en el Apto. 3.2 del presente Anexo.

4.7 Consejería de Presidencia, Administración Pública e Interior

La Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior adjunta informes de la Dirección General de Emergencias y Protección Civil y del Comisionado para el Cambio Climático y Modelo Energético, que realizan aportaciones, fundamentalmente centradas en la coordinación con lo establecido en la futura Estrategia Energética de Andalucía 2030, la cual en diciembre de 2021 finalizó su periodo de información pública y está cercana su aprobación definitiva.

Una vez revisadas dichas aportaciones al contenido del Plan, se aprecia que han sido realizadas en la etapa anterior "Comisión de redacción", por lo que se encuentran debidamente atendidas en el Apto. 3.2 del presente Anexo.

4.8 Consejería de Salud y Familias

La Consejería de Salud y Familias aporta respuesta. No se presentan alegaciones.

4.9 Consejería de Transformación, Económica, Industria, Conocimiento y Universidades

4.9.1 Secretaría General Industria y Minas

Desde la Secretaría General de Industria y Minas de la Consejería de Transformación, Económica, Industria, Conocimiento y Universidades se realizan las siguientes observaciones:

Sería conveniente en la tramitación del Plan, si lo estiman conveniente, considerar los siguientes aspectos:

Concerniente a derechos mineros existentes y la potencialidad minera del territorio que constituye el ámbito de aplicación del mismo, así como la información de establecimientos sometidos a accidentes graves.

Un plan de transporte metropolitano trata de dar solución a los problemas de la movilidad diaria arrojados por un modelo de transporte diario y configurando el sistema de transporte acorde a las necesidades de la misma. Para ello se tienen en cuenta aquellos focos atractores y generadores de volúmenes de desplazamientos relevantes en un día medio diario como pueden ser zonas industriales, estaciones de transporte público, importantes superficies de atención sanitaria, áreas residenciales. No es objeto de este plan el análisis de derechos mineros existentes ni los establecimientos sometidos a accidentes graves.

4.9.2 La Secretaría General de Economía:

La Dirección General de Análisis, Planificación y Política Económica informa lo siguiente:

"En relación con el Documento Preliminar del "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible", que se somete al trámite de audiencia y ha sido remitido por el Director General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (Oficio con fecha de firma del 11 de febrero de 2022) para la formulación de posibles alegaciones, se constata que:

1) En el Documento Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva Plan de Movilidad Sostenible, objeto del trámite de audiencia, no se detectan cambios en comparación con los contenidos del anterior documento del mismo nombre, remitido por el mismo Centro Directivo el año pasado (Oficio con fecha de 29 de octubre de 2021) para la formulación de consideraciones /aportaciones desde la Dirección General de Análisis, Planificación y Política Económica (DGAPPE), cuya persona titular forma parte de la Comisión de Redacción del Plan.

2) Por ello, no se plantean alegaciones y se reafirma la validez del Informe emitido por la DGAPPE el 5 de noviembre de 2021, en el que se manifestó que el Plan se encuentra en consonancia con las previsiones sobre la movilidad sostenible urbana y metropolitana recogidas en la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía 2021-2027 (ETEA).”

De acuerdo.

El **Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía**, IECA, informa lo siguiente:

“En relación con el Plan de transporte metropolitano del área de Huelva. Plan de movilidad sostenible, desde el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía se valora positivamente la inclusión de indicadores en el apartado 14.4 “Sistema de seguimiento y evaluación”.

En relación a la información a recoger para cada uno de los indicadores del citado apartado se recomienda incluir tanto la fuente de información a utilizar para el cálculo del indicador como el gestor de la información.

También, se sugiere que para su cálculo se utilicen fuentes estadísticas oficiales que cuenten con datos regionalizados y de publicación periódica, para que los indicadores resulten homogéneos, comparables y estables a lo largo del periodo de vigencia del Plan.

En caso de no existir fuentes estadísticas oficiales que permitan el cálculo de los indicadores y sea necesario utilizar fuentes de información de elaboración propias como alguna encuesta domiciliaria, se aconseja incluirlas en los Programas Estadísticos y Cartográficos anuales.”



Los datos para la evaluación de estos indicadores recogen tanto fuente de información oficial a utilizar para el cálculo del indicador como el gestor de la información. Las campañas de campo deben ser diseñadas exclusivamente para el área de estudio.

La **Agencia de la Competencia y de la Regulación Económica de Andalucía**, ACREA, informa lo siguiente:

En relación a la solicitud de observaciones recibida el pasado 3 de marzo, referida al “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible”, se comunica que, analizado el mencionado texto, la Agencia de la Competencia y de la Regulación Económica de Andalucía no presentará observaciones generales sobre el contenido del mismo.

No obstante, debe tenerse en cuenta que las concretas medidas normativas que se puedan implementar en desarrollo de las determinaciones del citado Plan habrán de someterse al informe preceptivo de esta Agencia, regulado en el artículo 3, letra i) de la Ley 6/2007, de 26 de junio, de Promoción y Defensa de la Competencia de Andalucía, en la medida en que sean susceptibles de tener una incidencia en la competencia efectiva, unidad de mercado y actividades económicas.

De acuerdo.

4.10 Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local

La Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local aporta respuesta. No se presentan alegaciones.

4.11 Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible

4.11.1 Primera ronda de consultas

La viceconsejería de la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible realiza las siguientes observaciones tras primera ronda de consultas:



1. Acertadamente, el PTMAH contempla la igualdad en la visión del mismo y concretamente la igualdad de género entre sus valores.

De acuerdo.

2. En el apartado de Marco jurídico, se incluye la Ley 12/2007, pero debería recogerse, además de la necesidad de integrar la perspectiva de género, las obligaciones que se derivan del artículo 50 de la misma, relativo a planeamiento urbanístico, vivienda y transporte.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes, se incluye párrafo que hace mención a la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

3. En la página 26/27, entre las claves o principios del Plan debería incluirse la equidad en el acceso a la movilidad y el uso de los medios de transporte, teniendo en cuenta que, aunque las mujeres y los hombres no son grupos homogéneos, hay múltiples estudios que demuestran que las pautas de movilidad de unas y otros son diferentes.

Al tratarse de un plan metropolitano posee escala macro, por lo que la población beneficiaria, ya sea directa o indirectamente, termina siendo toda la población del ámbito. Las actuaciones propuestas por este plan van enfocadas a toda la población y a la accesibilidad universal, sin diferenciaciones y sin desigualdades. Busca el bien común de los habitantes del área metropolitana. Las actuaciones van encaminadas a la mejora del servicio y la cobertura del transporte público pretendiendo llegar a donde antes no llegaba y pretendiendo atender a la población que antes no podía. En cualquier caso, se han realizado todos los análisis desde una perspectiva de género sin encontrar desigualdades que indiquen la necesidad de proponer actuaciones específicas. Sí existe un caso en el que algunas medidas se han dirigido hacia un colectivo concreto, como es el caso de personas con movilidad reducida. Para este colectivo sí se han propuesto medidas concretas.

4. Para poder aplicar el principio de transversalidad de género y eliminar las desigualdades entre mujeres y hombres es imprescindible partir de un requisito previo, la obtención de estadísticas, estudios y datos desagregados por sexo, que han de hacerse eco de la situación de la mujer y del hombre en todos los aspectos de su vida. En este sentido, en el Diagnóstico no se desagregan datos por sexo en el capítulo de

“Caracterización socioeconómica” (población, nivel de motorización, empleo...), por lo que se sugiere un mayor desglose por sexo de la información.

La mayoría de los datos aportados, en función de la disponibilidad, se desagregan por sexo, incluyéndose asimismo algunas conclusiones e indicadores acompañando el análisis. Como ejemplos concretos, en lo que respecta a la accidentabilidad, se hace mención textualmente: "Ante la falta de datos locales, para caracterizar la distribución por género y por grupos de edad de las víctimas, se siguen los datos suministrados en el estudio "Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2018" publicada por la DGT. A grandes rasgos, y considerando que los datos corresponden a todo el país, el 77% de los fallecidos son hombres y el 33% restante, mujeres. La tendencia se mantiene en heridos hospitalizados (70% hombres, 30% mujeres) y heridos no hospitalizados (56% hombres, 44% mujeres). La proporción de sexos es similar en vías urbanas e interurbanas"

5. Es interesante y muy acertado el análisis de la movilidad, que incluye un apartado sobre "dimensión de género", que expresamente recoge que la integración del principio de igualdad de género en las políticas, planes y programas, incluyendo las acciones positivas, es un mandato legal y un compromiso político de la Administración de la Junta de Andalucía, como estrategia clave para conseguir mejorar la situación y posición de las mujeres de los colectivos implicados en el desarrollo de las políticas, especialmente, de los destinatarios y beneficiarios de las acciones. Desde ese punto de vista, el trabajo de campo realizado desagrega la información por sexo y edad. También resulta de interés las proyecciones demográficas y por sexo que se apuntan en el apartado "Análisis tendencial de la movilidad en el área metropolitana: prospectiva". De igual forma, en el capítulo de "Conclusiones del estado actual y diagnóstico de la situación de partida" se incluyen conclusiones diferenciadas entre mujeres y hombres, así como elementos en la DAFO.

De acuerdo.

6. Hay un factor que incide de forma importante en la movilidad de las mujeres y que no se aborda en el PTMARH: la seguridad, que está relacionada con los espacios públicos, que muchas veces no se diseñan pensando en la seguridad de las mujeres. Por ello, la falta de seguridad limita los desplazamientos de las mujeres y su derecho inalienable a disfrutar del espacio público.

<https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2020/10OCTUBRE/1016-Movilidad-Genero.shtm>

Se han realizado todos los análisis desde una perspectiva de género sin encontrar desigualdades que indiquen la necesidad de proponer actuaciones específicas en lo que respecta a seguridad.

7. En el apartado “Plan de Acción”, se echa en falta un objetivo estratégico relativo a las personas usuarias y concretamente que garantice, como se comentó anteriormente, la equidad en el acceso a la movilidad y el uso de los medios de transporte. En consecuencia, se sugiere su desarrollo con objetivos específicos, líneas estratégicas y programas de actuación.

Al tratarse de un plan metropolitano posee escala macro, por lo que la población beneficiaria, ya sea directa o indirectamente, termina siendo toda la población del ámbito. Las actuaciones propuestas por este plan van enfocadas a toda la población y a la accesibilidad universal, sin diferenciaciones y sin desigualdades.

8. De igual forma, en el apartado “Seguimiento y Evaluación”, No se contemplan indicadores de género, que deberían incluirse en los que están referidos a personas.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes. Se han incluido dos nuevos indicadores de movilidad desde una perspectiva de género. (Apto. 14.4.1)

9. Finalmente, de acuerdo con el art. 4 y el art. 9 sobre lenguaje no sexista e imagen pública de la Ley 12/2007 y de conformidad con la Instrucción de 16 de marzo de 2005, de la Comisión General de Viceconsejeros, se deberá evitar un uso sexista del lenguaje. En este sentido, esta Unidad de Igualdad de Género sugiere la revisión del texto para evitar expresiones tales como empleados, ciudadanos, usuarios, encuestados, viajeros... En relación con el lenguaje, en el documento se hace un uso como sinónimos de los términos “sexo” y género”, especialmente en los cuadros estadísticos, donde debería ponerse “sexo” y no género”, ya que lo que diferencia es solo el hecho biológico de ser mujeres u hombres.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de transportes.

4.11.2 Segunda ronda de consultas

La viceconsejería de la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible realiza las siguientes observaciones tras segunda ronda de consultas:



OBSERVACIONES Y PROPUESTAS AL PLAN.

Cabe destacar, de entre las respuestas recibidas en esta fase, los siguientes aspectos con relación a los contenidos de la versión preliminar del plan:

- Dentro de apartado 6 “Marco Estratégico”, parece oportuno tener en cuenta a nivel regional la Estrategia Andaluza sobre Calidad del Aire (en adelante EACA), formulada por acuerdo de Gobierno de 19 de abril de 2016, a la vista de las implicaciones entre la movilidad y la contaminación atmosférica y acústica. Así mismo en dicha estrategia se recogen una serie de medidas relacionadas con la movilidad, concretamente parece oportuno analizar las medidas agrupadas bajo los códigos “TR: tráfico” y “MA: tráfico marítimo”.

Se propone crear un apartado o subapartado dentro de dicho epígrafe en el que se recojan los efectos de la implantación del plan con la mejora de la calidad atmosférica combinado con el diagnóstico de la mencionada estrategia.

Se incluye párrafo con la formulación, objetivos perseguidos, así como tabla de grupos de medidas y objetivos relacionados con el transporte y la movilidad de la Estrategia Andaluza de la Calidad del Aire.

- Dentro del apartado 7 “Gobernanza”, y concretamente dentro de la descripción de los principios para elaborar planes de transporte con éxito se propone incluir alguna referencia a la mejora en los niveles de calidad del aire que supone la nueva planificación.

Se incluye dentro del primer principio o clave para elaborar e implementar Planes de Transporte con éxito.

- Dentro del subapartado 8.4.1.1.-“Figuras de protección nacional y autonómica” en el punto referido a Clima, Aire y Energía falta citar la EACA. De similar forma, el subapartado 8.4.4 referido a la Calidad del Aire, además de los análisis presentados, se considera importante tener en cuenta el diagnóstico recogido en la EACA. Adicionalmente se podrán tener en cuenta el Plan de mejora de la calidad del aire de la Zona Industrial de Huelva, aprobada por Decreto 231/2013.

Se incluye una referencia a la EACA y al Plan de Mejora de la Calidad del Aire y su diagnóstico para la Zona Industrial de Huelva

- En el análisis de problemas detectados en el apartado 10.2 parece oportuno señalar como problema los efectos del tráfico sobre la contaminación atmosférica y acústica.

Los problemas recogidos son fruto del proceso de participación ciudadana tutelado por el IAPP.

- En el análisis DAFO expuesto se considera oportuno incluir una oportunidad relacionada con la disminución de la contaminación atmosférica y acústica provocada por la adopción de un modelo de movilidad más sostenible, se propone a modo de sugerencia el siguiente texto: “Disminución de los efectos en salud provocados por la contaminación atmosférica y acústica derivada de la adopción de un modelo de movilidad más sostenible”.

Se incluye

- Con objeto de desarrollar adecuadamente el Objetivo Estratégico denominado “Cumplimiento de Umbrales Ambientales” se podría tomar como referencia la mencionada EACA. A este respecto este documento contiene una serie de objetivos estratégicos de reducción de varios contaminantes.

Se incluye. (nota pie de página)

- Dentro de todas las Líneas Estratégicas se podrían diseñar algunas actuaciones complementarias relacionadas expresamente con la reducción de la contaminación atmosférica y acústica por ejemplo en la Línea Estratégica 6 “Organización”, parece apropiado establecer alguna acción complementaria para concienciar a la sociedad sobre la disminución en contaminantes atmosféricos como los óxidos de nitrógeno y las partículas con incidencia directa y cuantificada en la salud de los ciudadanos.

Se considera incluido en la realización de campañas de sensibilización al público en general y de educación en colegios en materia de movilidad sostenible.

- Se debe tener en cuenta que el artículo 14 de la Ley 7/2021 de cambio climático y transición energética recoge que antes de 2023 los municipios de más de 50.000 habitantes implantarán las llamadas “Zonas de Bajas Emisiones”, que constituyen un área delimitada en el que mediante acciones encaminadas a organizar la movilidad se consiguen reducciones en los niveles de los contaminantes y parece importante que la planificación sobre movilidad recoja las medidas que se desprendan del cumplimiento de esta obligación.

Se recogen en LE5-04: Implantación de zonas de bajas emisiones en núcleos urbanos mayores de 50.000 habitantes

- Por último, a día de hoy se está redactando por parte de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático un plan de mejora de la Calidad del Aire que se superpone en parte del ámbito recogido por el plan de transporte y que cuyos datos podrán ser tenidos en cuenta durante la tramitación del Plan.

Los datos de dicho Plan serán tenidos en cuenta en el proceso de seguimiento y evaluación del PTMHU.

OBSERVACIONES Y PROPUESTAS AL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Cabe destacar, de entre las respuestas recibidas en esta fase, los siguientes aspectos con relación a los contenidos de estudio ambiental estratégico siguiendo el orden de sus propios apartados:

Apartado 3: DIAGNÓSTICO DE LA PROBLEMÁTICA AMBIENTAL Y TERRITORIAL ASOCIADA A LA MOVILIDAD.

En el subapartado 3.2.4 parece necesario incluir un análisis más detallado de los efectos del modelo de transporte actual en la contaminación atmosférica y acústica. Dicho análisis respecto a los contaminantes atmosféricos se puede tomar de la EACA y del Plan de Mejora de la Calidad del Aire.

Se incluye una referencia a la EACA y al Plan de Mejora de la Calidad del Aire y su diagnóstico para la Zona Industrial de Huelva (pág. 27-28).

Apartado 4: OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.

- Se formula uno de los objetivos con el siguiente tenor literal: “Cumplimiento de umbrales ambientales (límites establecidos en la legislación vigente relativos a emisiones de gases -NOx, CO, PM...-, ruido y vibraciones, etc.)”.

A este respecto parece oportuno que se formule en unos términos más acordes con la Calidad Atmosférica y acústica por lo que se propone la siguiente redacción: “Reducción de los valores de concentración de los contaminantes atmosféricos ligados al modelo de transporte (material particulado, óxidos de nitrógeno y óxidos de azufre). Cumplimiento de los objetivos de calidad acústica”.

Dentro del mismo apartado y se podría establecer un objetivo específico de reducción para determinados contaminantes atmosféricos en consonancia con el capítulo 7 de la EACA.

Se ha modificado el párrafo (pág. 30).

Apartado 5: POSIBLES INTERACCIONES CON OTROS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN.

Parece oportuno tener en cuenta la EACA, a la vista de las implicaciones entre la movilidad y la contaminación atmosférica y acústica.

Se tienen en cuenta la EACA.

Apartado 6: CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL DEL TERRITORIO.

El "Informe relativo a la determinación de los condicionantes ambientales al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible, en su segunda ronda de consultas" ha contrastado la información utilizada para la determinación de los condicionantes ambientales aportado en la primera ronda de consultas de este procedimiento, advirtiéndose modificaciones en Red Natura 2000, los hábitats de interés comunitario y la flora y fauna, y montes públicos habrán de incorporarse al EsAE.

Se han actualizado los datos.

El subapartado 6.5 debería completarse con el diagnóstico incluido en en la EACA.

Se incluye el diagnóstico de la EACA para la Zona Industrial de Huelva y los objetivos de reducción de emisiones previstos (pág. 47-48).

Apartado 7: ALTERNATIVAS AMBIENTALMENTE VIABLES.

El documento de alcance menciona la necesidad de que este análisis mantenga un enfoque prioritariamente medioambiental, por tanto teniendo en cuenta el marco de los 12 factores ambientales que define la GICA en el punto C.6) del anexo II.

Este apartado 7 se desarrolla mediante una primera metodología exclusivamente económica (Análisis Coste-Beneficio que no contempla los factores ambientales de la GICA) y mediante una segunda metodología de análisis multicriterio que contempla diez variables entre las cuales solo tres de ellas se incluyen en entre los referidos por la GICA.

Se observa por tanto un escaso análisis de viabilidad ambiental en las alternativas propuestas que permita seleccionar la que presenta un mejor balance global teniendo muy presente la componente ambiental. Este aspecto es clave para prevenir los efectos negativos, objetivo prioritario de este procedimiento ambiental.

Es por tanto necesario que el EsAE evalúe comparativamente las alternativas con el enfoque ambiental que indica el documento de alcance y justifique adecuadamente la seleccionada siempre desde el enfoque de la viabilidad ambiental y su balance global.

El proceso de selección del Escenario del PTMHU se ha realizado en base a un análisis de la viabilidad ambiental y un análisis global que incorpora también la viabilidad técnica, mediante un análisis coste beneficio y un análisis multicriterio. Para ello se ha incluido un apartado (7.2.1 Análisis de viabilidad ambiental, pág. 140) en el que se realiza un análisis con enfoque exclusivamente ambiental, poniendo de manifiesto los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente de los dos escenarios, considerando los factores ambientales que define la GICA en el punto C.6) del anexo II.

Es preciso indicar que el Escenario 2 contiene, además de sus actuaciones específicas, todas las incluidas en el Escenario 1. Es decir, son escenarios acumulativos, no excluyentes.

Todas las actuaciones presentan efectos positivos sobre la población, la salud humana, el aire (contaminación atmosférica) y el cambio climático y solo las actuaciones que suponen la construcción de nuevas infraestructuras suponen efectos negativos sobre factores ambientales como la tierra, el agua, el medio biótico -fauna, flora, biodiversidad- y bienes materiales, ya sea por riesgo de contaminación durante las obras o por cambio de uso del suelo. En cualquier caso, en general, las actuaciones previstas que suponen la creación de nuevas infraestructuras son poco agresivas con el medio ya que no suponen la transformación de grandes superficies.

Como el Escenario 2 es más ambicioso (contempla más actuaciones: la totalidad de las incluidas en el Escenario 1 más otras adicionales) y teniendo en cuenta que el balance global de los efectos sobre el medio es positivo, el Escenario 2 resulta más favorable desde el punto de vista ambiental.

A pesar de ello, al considerar el análisis coste-beneficio, la variación en el reparto, es decir, el trasvase de viajes que de realizarse en vehículo privado pasan a producirse en transporte público o en modos no motorizados, no se considera significativa entre los dos escenarios. La escasa variación se justifica, fundamentalmente, porque la

inversión necesaria para desarrollar la actuación principal del escenario 2 (Ampliación del puente sobre el río Odiel), no genera gran repercusión sobre el reparto modal en el plazo analizado.

Apartado 8: EFECTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS DE LAS ACTUACIONES DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA.

El modelo por el que opta el plan se basa en la promoción del transporte público, en los modos no motorizados y fomento modos más limpios, en la restricción del uso de vehículos de combustión privados, en la definición de zonas de bajas emisiones y en la regulación de estacionamiento.

Más allá de los efectos que se prevén asociados a las actuaciones que lo desarrollaran, se echa en falta la correspondiente valoración estratégica con enfoque macro de los efectos ambientales globales especialmente los negativos del modelo elegido.

Cabría dar respuesta, de forma resumida y como conclusión de los efectos, a preguntas como por ejemplo: ¿que problemáticas ambientales o tendencias negativas del sistema de transporte resuelve este modelo de plan?, ¿que problemáticas ambientales actuales no resuelve, o incluso incrementa/acumula?, ¿se incrementa globalmente en la Red Natura 2000 el efecto barrera y los atropellos de fauna protegida?, ¿que balance ambiental global se espera lograr con el modelo elegido?, ¿cuales son las principales incertidumbres o debilidades ambientales de este modelo?, ¿cuanto hay de positivo y cuanto de negativo que justifica la necesidad de su aprobación?.

Entre estas incertidumbres a comentar, cabe destacar la necesidad valorar los efectos negativos acumulativos y sobre las prioridades de conservación de los espacios de la Red Natura 2000 del plan especial de transporte y estudio de alternativas para la mejora del tráfico y la movilidad en el corredor de la A-483 (tramo: Almonte-El Rocío-Matalascañas) mencionado en el punto 10) del apartado 7.3.9 actuaciones complementarias.

Se incluye el apartado 8.7 Enfoque macro de los efectos ambientales globales del modelo elegido (pág 197), en el que se realiza un balance ambiental global del modelo elegido, realizando una valoración de los efectos ambientales globales, tanto positivos como negativos.

Apartado 11.PROGRAMA DE SEGUIMIENTO AMBIENTAL.

Cabría incluir un nuevo indicador con motivo de valorar los atropellos de especies protegidas en superficies pertenecientes a las citadas actuaciones y a la infraestructura verde del territorio afectada por nuevas infraestructuras.

Respecto a los indicadores sobre los niveles de contaminación sería mejor elegir una media de contaminación anual, mejor que las toneladas emitidas anualmente, tal y como se hace en los planes de mejora de calidad del aire y en la EACA. Así mismo los indicadores referidos a la calidad del aire deberán actualizarse conforme al nuevo índice de Calidad del Aire publicado en el año 2020.

En el apartado 11.2 Programa de seguimiento ambiental (pág. 226)se incluye el siguiente párrafo:

“Para cumplir los objetivos del Programa de seguimiento ambiental se creará un grupo interdisciplinar que incluirá necesariamente, por parte del órgano ambiental, personas expertas en el efecto barrera para la biodiversidad que suponen las infraestructuras de transporte, especialmente debido a la incertidumbre existente respecto al Plan especial de transporte y estudio de alternativas para la mejora del tráfico y la movilidad en el corredor de la A-483 (tramo: Almonte-El Rocío-Matalascañas).”

Finalmente indicar que de acuerdo con el art. 4 y el art. 9 sobre lenguaje no sexista e imagen pública de la Ley 12/2007 y de conformidad con la Instrucción de 16 de marzo de 2005, de la Comisión General de Viceconsejeros, se deberá evitar un uso sexista del lenguaje. En este sentido sera necesario retirar de ambos documentos palabras tales como: empleados, ciudadanos, usuarios, encuestados, viajeros...

Se ha atendido esta observación.

5 SÍNTESIS DEL COMITÉ DEL EXPERTOS

5.1 Presentación de expertos.

En primer lugar, hay que explicar que el documento facilitado por el IAAP pretende recabar valoraciones de relevancia realizadas sobre el PTMHU por personas expertas y de reconocido prestigio en la materia de planificación del transporte y la movilidad.

A continuación, se exponen los expertos que han sido consultados:

Nombre y Apellidos	Organización en la que desarrolla su actividad profesional	Puesto que ocupa	Formación y/o experiencia principal relacionada con la Estrategia (brevemente, un par de líneas)
Francisco Javier Campos Méndez	Universidad de Las Palmas de Gran Canaria	Profesor Titular	Experto en Economía del Transporte, PhD y MSc in Economics. Experto del Banco Mundial y Banco Interamericano de Desarrollo.
Natalia Sobrino Vázquez	Universidad Politécnica de Madrid	Profesora Contratada Doctora	Experta en transporte. Ha trabajado en el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.
Pablo Herreros Cantis	The New School	Investigador (Research Fellow)	Adaptación a eventos extremos debidos al cambio climático, principalmente en ámbitos urbanos.
Rosa Arroyo López	Universidad Politécnica de Valencia	Profesora Contratada Doctora	Docente en materias relacionadas con Movilidad Sostenible. Realización de estudios, basados principalmente en: modelización del transporte, estudios de demanda y planificación del transporte.

Nombre y Apellidos	Organización en la que desarrolla su actividad profesional	Puesto que ocupa	Formación y/o experiencia principal relacionada con la Estrategia (brevemente, un par de líneas)
María José López Díaz	Empresas por la Movilidad Sostenible	Directora de Desarrollo	Más de 19 años de experiencia en Sostenibilidad y Movilidad. Directora del MBA en Sostenibilidad de la EAE Business School. Profesora de Logística y Sostenibilidad en distintas escuelas de negocio. Experta por la CE.
Luis Miguel Romero Pérez	Universidad de Sevilla	Universidad de Sevilla	Doctor Ingeniero, con tesis sobre tráfico y especialista en modelos de transporte, con varios artículos en revistas científicas y multitud de ponencias en Congresos de Ingeniería del Transporte.

Tabla 3: Personal experto consultado para la valoración del PTMHU

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas" elaborado por el IAAP.

5.2 Respuesta del comité de expertos.

La labor de estas personas expertas ha sido la de analizar cada uno de los documentos que componen el PTMHU y aportar valoraciones a través de la complementación de un cuestionario diseñado y elaborado específicamente para el plan y su ámbito de incidencia. A continuación, se exponen las principales ideas fruto de la evaluación de diferentes dimensiones del plan:

1. Pertinencia

1.1. ¿Considera este Plan la herramienta más adecuada para dar respuesta a las necesidades, problemas y retos detectados en el diagnóstico en lo que atañe a su campo de conocimiento?

Respuestas	Nº	%
No	0	0%
En parte	0	0%
En gran parte	3	50%
Sí	3	50%

La totalidad de personas expertas responde positivamente a la pregunta sobre la adecuación del plan (respuesta “sí” o “en gran parte sí”), repartiéndose por mitades dichos valores-respuesta.

Otras ideas: se señalan como soporte del juicio anterior los siguientes aspectos:

- Empleo de herramientas metodológicas modernas: ACB, análisis multicriterio, visión social y económica
- Existencia un diagnóstico “riguroso” basado en “datos actualizados”
- Identificación y consideración de los agentes involucrados.
- También se señalan algunos aspectos de mejora relevantes:
- Aun cuando existen objetivos definidos en el plan, se da cierta controversia sobre la calidad de su definición. Además, no considera el plan un

objetivo/indicador juzgado clave por una de las personas expertas: la reducción de la movilidad.

- Falta de un análisis diferenciado entre las estaciones de verano e invierno en el diagnóstico
- Se señalan algunas normas jurídicas de aplicación que no han sido contempladas (Directiva 2009/33/CE de vehículos limpios, Real Decreto-Ley 29/2021 para el fomento de la movilidad eléctrica); también se estima pertinente haber atendido al anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

1.2. ¿Considera que la metodología para elaborar y desarrollar el Plan es la correcta?

Respuestas	Nº	%
No	1	17%
En parte	0	0%
En gran parte	2	33%
Sí	3	50%

Cinco de las seis personas expertas consultadas coinciden en considerar correcta (“Sí” o “En gran parte sí”) la metodología utilizada para elaborar y desarrollar el Plan, pues es conforme a los estándares (guías ELTIS o IDAE) y técnicas (ACB) más aceptados en la actualidad.

Otras ideas.

- Se valora positivamente los siguientes aspectos: definición de largo plazo, un plan de ejecución claro y unas directrices de seguimiento y evaluación; la inclusión de datos de fuentes diversas o el análisis y evaluación de diferentes escenarios.
- Entre posibles aspectos de mejora se señala que
- Un experto señala que la adaptación al cambio climático habría sido necesaria como criterio de decisión en la metodología. No se han empleado datos georreferenciados para evaluar cuantitativamente la distribución espacial de distintos riesgos (como, por ejemplo, áreas de inundación o zonas calientes).
- También que, en relación a los datos del análisis de la situación de partida, se indica que estos podrían estar más actualizados. Como ejemplos de ello,

se hace referencia a los datos de accidentalidad de la página 91 del año 2015 o los datos relativos a las emisiones de CO2 del año 2016.

2. Impacto potencial

2.1. ¿Cree que es posible alcanzar los objetivos definidos por el Plan con las actuaciones diseñadas y los medios puestos a su disposición?

Respuestas	Nº	%
No	0	0%
En parte	1	17%
En gran parte	4	67%
Sí	1	17%

Se presume una alta probabilidad de eficacia del plan: cuatro de las seis personas expertas creen que "En gran parte" se conseguirán los objetivos.

No obstante, se señalan riesgos para el plan:

- o a causa del nivel de ambición marcado, por ejemplo, en lo relativo al uso y trasvase hacia el modo bicicleta.
- o por shocks procedentes del entorno macroeconómico nacional e internacional.
- o por la capacidad para, en su caso, llevar a cabo correcciones actuaciones previstas en fase de ejecución.
- o viabilidad del estudio climático de carácter complementario.

Otras ideas:

- o Se valora positivamente la definición de una visión estratégica a largo plazo y la relación directa que existe entre las actuaciones tanto principales como complementarias con las necesidades detectadas.
- o Una persona experta rebaja las posibilidades de eficacia a causa de deficiencias en la especificación de objetivos (en cuanto a valores meta y

plazos, así como no contemplación de objetivos exigidos por la normativa señalada en 1.1).

2.2. ¿Cree que existe algún riesgo que pueda impedir o dificultar lograr los resultados e impactos que se esperan con este Plan?

Respuestas	Nº	%
No	0	0%
En parte	4	67%
En gran parte	1	17%
Sí	1	17%

Las personas expertas consideran en su totalidad la existencia de algún riesgo(s) para el plan.

Otras ideas:

Las personas expertas coinciden en señalar factores -fundamentalmente, del entorno- que podrían dificultar el éxito del plan, de dos clases:

- o macroeconómicos, sobre todo, como alzas de costes en la energía, o inflación, por otras razones, que aumente los costes de las actuaciones (suministros y materiales).
- o y tecnológicos (aparición de nuevas formas de movilidad).
- o Una persona experta menciona también como riesgo un rebrote de la COVID-19.

También se señalan factores de riesgo internos al plan:

- o fuerte necesidad de coordinación entre el elevado n.º de organismos y agentes concernidos
- o correcta identificación de la normativa aplicable
- o procesos de Seguimiento&Evaluación (garantización de la actualización de información y datos)

- o ausencia de acciones de comunicación (o, al menos, sus indicadores) en torno al cambio de hábitos del ciudadano hacia modos más sostenibles.

3. Suficiencia de tiempo y medios

3.1. En su opinión, ¿es posible conseguir los objetivos y retos planteados en el Plan en el plazo previsto?

Respuestas	Nº	%
No	0	0%
En parte	1	17%
En gran parte	4	67%
Sí	1	17%

En base a lo que manifiesta una gran mayoría de las personas expertas consultadas (5 de 6 “En gran parte” o “Sí”), es posible conseguir los objetivos y retos planteados en el Plan en el plazo previsto,

Otras ideas:

- o Lo anterior, con carácter general, por cuanto
 - el horizonte temporal concreto de las actuaciones del escenario seleccionado no se encuentra claramente especificado, de lo que se derivaría cierta incongruencia en el plan, dada la acumulación de obras que se daría a lo largo de solo tres años.
 - se advierte de que los procesos de cambio de hábitos en la población objetivo son muy dilatados en el tiempo, y también que la comunicación con los grupos de interés es clave.

3.2. ¿Considera que se cuenta con las herramientas normativas suficientes para dar respuesta a los problemas de coordinación competencial que son necesario resolver para ejecutar el Plan?

Respuestas	Nº	%
No	0	0%
En parte	1	17%
En gran parte	2	33%
Sí	3	50%

En líneas generales, las personas expertas consultadas coinciden en que, considerando el ordenamiento jurídico actual, se cuenta con las herramientas normativas suficientes en los distintos ámbitos implicados.

Otras ideas:

- o Se insiste de nuevo en que en el Plan no se hace referencia a algunas normas relevantes (en línea con lo indicado en la página 4, pregunta 1.1):
- o Directiva 2009/33/CE de vehículos limpios.
- o Real Decreto-Ley 29/2021, por el que se adoptan medidas urgentes en el ámbito energético para el fomento de la movilidad eléctrica.
- o Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

3.3. ¿Considera que son suficientes los recursos financieros con que cuenta el Plan para su ejecución?

Respuestas	Nº	%
No	1	17%
En parte	0	0%
En gran parte	3	50%

Respuestas	Nº	%
Sí	2	33%

Las personas expertas consultadas consideran, muy mayoritariamente, suficientes los recursos financieros definidos para la ejecución del Plan.

Otras ideas:

- Se señala que las estimaciones de costes de las actuaciones previstas en el Plan parecen adecuadas y son coherentes con las proyecciones realizadas sobre la movilidad en el área metropolitana.
- Se valora positivamente que en el Plan se incluye la distribución de inversiones entre los distintos agentes implicados y que en cada medida se detalla el porcentaje de inversión correspondiente a cada uno de ellos.
- Se advierte de nuevo como riesgo factores externos macroeconómico que pueden encarecer las actuaciones.
- Asimismo, se indica que podrían incluirse en el Plan ayudas y subvenciones existentes. A modo de ejemplo, se hace referencia al Programa MOVES.
- Se estima adecuado incluir una agregación de costes por ámbito superior al proyecto, para una aprehensión más global del plan a este respecto.

3.4. ¿Considera que el Plan cuenta con los recursos suficientes para asegurar la gestión de la información generada en el desarrollo y ejecución del mismo?

Respuestas	Nº	%
No	1	17%
En parte	1	17%
En gran parte	3	50%
Sí	1	17%

Las personas expertas consultadas valoran, en su mayoría, como suficientes los recursos para la gestión de la información de la ejecución del plan. Sin embargo, además de aspectos de fortaleza a los que se ha hecho referencia, se han señalado aspectos de mejora.

Otras ideas:

- Se destaca positivamente la asignación específica de recursos para la mejora tecnológica y de las labores de comunicación del Consorcio de Transporte Metropolitano.
- Asimismo, se valora positivamente que el Plan prevea la creación de un "Centro de Unidad de Control" de Huelva.

Como elementos de mejora se citan:

- la difusión en formato de datos abiertos para su estudio y reaprovechamiento.
- En relación con el Sistema de Seguimiento y Evaluación se indica que, al estar implicadas en el Plan diferentes administraciones públicas con diferentes ámbitos competenciales, se hace necesario contar con mecanismos en tiempo real de seguimiento de indicadores. Por ello, se indica que sería recomendable la implementación de un observatorio de datos (a través de una página web, por ejemplo) de fácil consulta por parte de los agentes implicados.
- Asimismo, se señala que además de encuestas se pueden utilizar otra técnicas (bigdata, macrodatos)..

4. Coherencia externa

4.1. ¿Considera que se encuentre alineado el Plan con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (<https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/sustainable-development-goals/>) y el actual marco estratégico de planificación de la UE y el gobierno central y con otras políticas de la Junta de Andalucía en ejecución (en lo relativo a su campo de conocimiento)?

Respuestas	Nº	%
No	0	0%
En parte	1	17%
En gran parte	1	17%
Sí	4	67%

Las personas expertas consultadas coinciden mayoritariamente en que el Plan se encuentra alineado con los ODS y con los marcos estratégicos europeo, nacional y autonómico.

Otras ideas

- Se menciona explícitamente como soporte de la respuesta anterior
- la alineación del Plan con la Ley de Cambio Climático y Transición Energética (LCCTE) en lo referente a aspectos como la reducción de emisiones, la mejora de la eficiencia energética, la reducción de consumo energético y el incremento de fuentes renovables de energía.
- En relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), se coincide en señalar el alineamiento directo del Plan, destacándose su especial relación con algunos objetivos concretos:
- ODS 3: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades.
- ODS 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna.
- ODS 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles.
- ODS 13: Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.

No obstante:

- una persona experta refiere valores meta distintos de reducción de CO2 a lo largo del documento, por lo que sería necesario unificar
- una persona experta señala que “el factor de adaptación no ha sido considerado en la evaluación de los escenarios ni el Plan” en relación al punto 11.b del objetivo ODS 11
- asimismo, una tercera persona señala como mejora “un análisis de cómo las actuaciones previstas impactan en cada uno de los ODS.”

5. Coherencia interna

5.1. ¿Existe en el Plan una coherencia entre los problemas y necesidades que quiere resolver, los objetivos estratégicos que define y los programas que ha diseñado para conseguirlo en el campo de su conocimiento?

Respuestas	Nº	%
No	0	0%
En parte	0	0%
En gran parte	3	50%
Sí	3	50%

Las seis personas expertas muestran consenso en afirmar que existe coherencia (“En gran parte” o “sí” a partes iguales), entre problemas, objetivos y programas previstos.

Principales ideas:

- Así, se reconoce que “ la detección de los mismos se realiza mediante un completo estudio previo y avalado con datos”, que las soluciones son “factibles” y que las actuaciones han sido “previamente analizadas y valoradas con objetivos directamente ligados a la promoción de la movilidad sostenible”.
- También se destaca que “se han valorado los costes y beneficios sociales de tales actuaciones y se han incluido aquellas con saldo positivo entre ambos aspectos.”
- Se indica que existe un análisis DAFO
- Se indica también que es coherente en el sentido de que se han considerado aspectos “de gran relevancia como la coordinación entre distintas entidades, la participación pública y la consideración de nuevas tendencias y hábitos de movilidad”.
- Se insiste en algún aspecto negativo anteriormente mencionado, como la falta de consideración de la adaptación al cambio climático o el empleo de los escenarios, del que no se entiende su utilidad o aplicación.

5.2. ¿Incluiría algún programa que lograría aumentar la eficacia del Plan? Detállalo en la mayor medida posible.

Principales ideas:

- Ampliación de la red urbana de carril bici para fomentar el uso de la bicicleta. Se indica que, considerando el tamaño de sus municipios, la climatología y la orografía, el área metropolitana de Huelva es muy adecuada para el transporte de bicicleta y que, por ello, tiene un gran potencial para ser un caso de éxito.
- Empleo de herramientas digitales específicas en el seguimiento para permitir la colaboración simultánea de todas las partes interesadas en una misma plataforma, consiguiendo un ahorro de tiempo y una mejora en la coordinación de la ejecución.
- Contratación de servicios y productos necesarios para la ejecución del Plan considerando criterios de sostenibilidad e innovación en todas sus facetas.
- Impulso de todos los aspectos que favorezcan la transparencia y difusión pública de los datos asociados al Plan con el objetivo de que la sociedad en su conjunto pueda valorarlos y analizarlos.
- Apoyo a movimientos como entregasostenible.org, que busca minimizar el impacto del ecommerce en la distribución urbana a través del apoyo al comercio local y a modelos de negocio sostenibles.
- Intercambio de buenas prácticas y experiencias en la implantación de las zonas de bajas emisiones (ZBE en adelante) a través de herramientas como TOOLBOX ZBE (www.zonasdebajasemisiones.com).

6. Priorización de elementos y factores de éxito

6.1. Si fuera necesario revisar, a lo largo de su ejecución (por ejemplo, por una disminución sensible de la financiación o un cambio gubernamental) el plan ¿a qué aspectos, objetivo estratégico, programas o proyectos NO se debería renunciar? ¿Por qué?

Principales ideas:

Las personas expertas consultadas consideran los siguientes elementos como irrenunciables:

- Medidas relacionadas con la sensibilización, concienciación y comunicación, sin las cuales no es posible el éxito de las demás actuaciones.
- Creación del Centro de Unidad de Control de Huelva.

- Medidas de gestión y coordinación de la información.
- Elaboración del estudio de vulnerabilidad contra el cambio climático para el área metropolitana de Huelva.
- Mitigación del cambio climático y uso de energías renovables.
- Objetivos establecidos por ley como las ZBE o la instalación de puntos de recarga por cada 20 plazas en edificios cuyo titular sea la Administración General del Estado (conforme a lo establecido en el Real Decreto-ley 29/2021, de 21 de diciembre).
- Reducción del tiempo de viaje.
- Saneamiento financiero y reducción de la siniestralidad.

7. Integralidad y relevancia

7.1. En el caso de que eche en falta alguna cuestión importante en el Plan, por favor, especifique de cuál se trata, y justifique por qué lo considera esencial para que el Plan consiga sus objetivos. Justificación:

Principales ideas:

Las personas expertas recomiendan incluir los siguientes factores:

- En relación con el sistema de Seguimiento y Evaluación de las medidas previstas en el Plan, una persona experta lo califica de “escaso o poco explicado”, proponiendo diversas mejoras; otro experto “echa de menos acciones específicas de evaluación ex-post y seguimiento de los datos generados” en pro de la transparencia y la rendición de cuentas.
- Inclusión de un objetivo de reducción de viajes.
- Una mayor valoración del uso del patinete eléctrico (por ejemplo, a través del fomento de la red de carriles bici urbana para apartar a estos vehículos del tráfico motorizado y de los peatones).
- Apoyo a campañas como entregasostenible.org para fomentar el comercio local y minimizar el impacto en la última milla del e-commerce.
- Fomento del uso de la bicicleta a partir de infraestructura que garantice no solo la circulación, sino también el aparcamiento seguro de las mismas.
- Mayor uso de la tecnología para la medición, pero también para la predicción, la adaptación del transporte bajo demanda y el fomento de la intermodalidad.

- " Incorporar infraestructuras dedicadas al almacenamiento y mantenimiento de vehículos (como, por ejemplo, cocheras o talleres)." del CTMH.
- Reducción los consumos de agua para mantenimiento del sistema y compensar las emisiones en que se incurre en la fabricación de vehículos de aquellos que se incorporen al sistema público de transportes por renovación de flota.

7.2. En el caso de que considere que algún aspecto contemplado actualmente en el Plan no aporta valor, señálelo y por favor, explique el motivo. Justificación:

Principales ideas:

- Se considera que las referencias incluidas en el Plan acerca de la resiliencia y la adaptación al cambio climático, tal y como se presentan, no informan la elección de actuaciones y escenarios en la redacción actual, por lo que se espera de que la "elaboración del estudio de vulnerabilidad" implique "una mayor relevancia del tema".
- Una persona experta cree que no aporta valor la Propuesta de Escenarios, a los que no ve sentido.
- Se señala que previsiones realizadas en el contexto del COVID-19 deberían ser revisadas. Se indica que la situación actual es diferente al momento en el que se redactó el Plan y estas previsiones podrían requerir ajustes.
- Se sugiere contemplar la alternativa de un escenario macroeconómico desfavorable y con precios de la energía más elevados.
- Una persona experta alerta sobre la posibilidad de que se hayan realizado hipótesis adicionales no explicitadas o sobre las ponderaciones no demasiado fundamentadas en el análisis multicriterio.

7.3. ¿Cree que se debería reforzar el papel de la mujer en este Plan? ¿Podría darnos algunas ideas para lograrlo? Justificación:

Principales ideas:

- Cursos para aprender a montar en bicicleta dirigidos a mujeres, dada la alta participación de este género detectada en los cursos de aprendizaje para adultos.
- Medidas relacionadas con la seguridad. Se indican ideas como la colocación de botones de emergencia en estaciones de autobús, la mejora de la iluminación de paradas de autobús o dársenas y la previsión de servicios discrecionales.

- De cara a la implementación específica de las medidas, se sugiere tener en cuenta los siguientes aspectos:
- Características del entorno urbano que favorecen la "caminabilidad" y la seguridad hasta paradas de transporte público.
- Intermodalidad, dado que las mujeres realizan más viajes en transporte público, mayoritariamente viajes cortos y encadenados.
- Tipos concretos de viaje, señalándose particularmente la "movilidad del cuidado"¹.

Se recomienda considerar el contacto con grupos académicos enfocados en justicia social y ambiental como el Barcelona Laboratory for Urban Environmental Justice and Sustainability (<https://www.bcnej.org/>). Se señala que numerosas personas ligadas a este grupo investigan medios urbanos desde perspectivas ecofeministas y podrían proporcionar feedback para reforzar este aspecto en el Plan.

8. Debilidades y amenazas

8.1. ¿Qué debilidades observa en este Plan? De identificarlas, ¿qué propone para abordarlas?

Debilidades	Propuestas para superarlas
Se necesita de la colaboración y voluntad de múltiples agentes.	Esto puede ser visto también como una oportunidad, creando, por ejemplo, mesas intermunicipales de movilidad.
Mapa concesional caducado.	Renovación.

¹ El concepto "movilidad del cuidado" se refiere a "todos aquellos traslados que las mujeres y también algunos hombres realizan con el fin de cuidar a otros (...). En consecuencia, la movilidad del cuidado, a diferencia de la productiva, implica la obligación de trasladarse para satisfacer necesidades ajenas o adicionales a las propias". (Fuente: G. Pérez, "Políticas de movilidad y consideraciones de género en América Latina", serie Comercio Internacional, N° 152 (LC/TS.2019/108), Santiago, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), 2019).

Debilidades	Propuestas para superarlas
Necesidad de cambios de hábitos en la población para conseguir transvases modales que pueden llevar tiempo y que necesitan de mucha pedagogía.	Se podrían llevar a cabo Planes de Cambio de Movilidad en caso de ser necesario.
La definición de indicadores de seguimiento podría realizarse de manera que estos puedan ser medidos de forma más fácil y clara.	Volver a redefinir el apartado de seguimiento y evaluación del Plan, indicando de forma más clara cómo se van a medir los indicadores.
Insuficiente desarrollo del análisis ex - post.	Observatorio de datos dinámico con los datos que generen las distintas actuaciones del Plan.
Necesidades de coordinación entre distintas administraciones y entidades.	Minimizar la presencia de cargos políticos en organismos de coordinación.
Falta de actualización de las referencias legislativas.	Establecer nuevas versiones del Plan identificándolos cambios.
Posibles dificultades para obtener información de los indicadores.	Aprovechar las ventajas de los medios tecnológicos.
Necesidad de contar con la implicación de los ciudadanos.	Definición de objetivos, indicadores y presupuesto destinados a comunicación.
Se ha estudiado un único escenario temporal, la demanda es muy estacional y diferente entre verano e invierno.	Toma de datos en los dos periodos y recalibración de dos modelos.
Falta de seguimiento de los cambios del reparto modal.	Nuevas encuestas para observar diferencias de comportamiento e impacto de las medidas del Plan.

8.2. ¿Qué amenazas estima para la ejecución de este Plan? Si las encuentra, por favor, ¿qué propone para abordarlas?

Amenazas	Propuestas para superarlas
Posibles cambios gubernamentales.	Seguir con el curso del Plan.
Cambios en los patrones de movilidad no contemplados hasta el momento.	Estudio de la nueva situación y adaptación.
Nuevas modalidades de transporte que reemplacen viajes realizados en transporte público.	Estudio de las necesidades específicas de la población y realización de campañas de concienciación.
Cambios en la financiación.	Búsqueda de fuentes de financiación alternativas.
Entorno macroeconómico desfavorable.	Planes de contingencia frente al incremento de la inflación y de los costes energéticos.
Posible desincronización entre los presupuestos estimados necesarios para el desarrollo de las ejecuciones de las actuaciones recogidas en el Plan y los fondos monetarios/financieros liberados y disponibles.	La persona experta no realiza una propuesta.

9. Impacto en la sociedad andaluza

9.1. ¿Qué impacto/s cree que la ejecución del Plan podrá tener en su ámbito de influencia?

Respuestas	Nº	%
No	1	17%
En parte	0	0%
En gran parte	1	17%
Sí	4	67%

De manera mayoritaria las personas expertas consultadas consideran que el Plan tendrá efectos en su ámbito de influencia

Principales ideas:

- Se destacan de forma particular los siguientes aspectos en los que el Plan tendrá impacto:
- Mejora en la calidad de vida y bienestar de los ciudadanos.
- Movilidad más eficiente que favorezca la actividad económica y la vida social en los entornos urbanos.
- Creación de un sistema de transportes intermodal integrado y eficiente.
- Uso de nuevas tecnologías para optimizar la movilidad y la comodidad de sus usuarios.
- Mejora de los sistemas de distribución urbana de mercancías.
- Concienciación y sensibilización de la ciudadanía sobre la movilidad sostenible y sus hábitos.
- Papel canalizador del Plan de otras actuaciones a nivel local y regional en sintonía con su misión y con los valores que establece.

10. Información adicional

10.1. El área metropolitana de Huelva es un destino turístico relevante a nivel nacional e internacional, lo que tiene repercusiones en la movilidad, en particular en el periodo estival. ¿Considera que se ha analizado adecuadamente?

Respuestas	Nº	%
No	2	33%
En parte	0	0%
En gran parte	0	0%
Sí	4	67%

Si bien la mayoría de las personas expertas consultadas estima que sí se ha considerado el aspecto señalado, dos de las opiniones de las personas expertas consideran lo contrario, e incluyen aspectos de mejora

Principales ideas:

- Entre los aspectos que se destacan positivamente, se indica que no solo se ha analizado la movilidad en periodo estival, sino que se han incluido

medidas específicas, como el incremento del servicio de transporte público, la gestión de aparcamientos o el acceso a playas.

- Se destaca además que los núcleos turísticos se han tenido en cuenta adecuadamente en el diseño de las matrices origen-destino, así como la estructura laboral en relación con la movilidad de trabajadores empleados en este sector.

En cuanto a los aspectos de mejora:

- Se considera más adecuado haber establecido un escenario de verano y otro de invierno y generar dos modelos por separado.
- En relación con el análisis de la situación actual, se estima más recomendable haber incluido un apartado específico al análisis de la movilidad en época estival.

10.2. ¿Hay alguna información adicional que le gustaría añadir? ¿Tiene alguna sugerencia para ayudar a implementar el Plan con éxito?

Principales ideas:

- Se recomienda ampliar la definición de infraestructura verde (IV en adelante) en futuros estudios y planes hacia un enfoque más holístico que considere los distintos beneficios que la IV puede proporcionar a la sociedad. Se hace referencia a que la Comisión Europea define el concepto de IV como una red planificada y gestionada de espacios naturales y seminaturales que proporcionan servicios ecosistémicos. Se indica que, bajo esta definición, se reconocerían muchos más ejemplos de IV en el área de estudio, y su valor e interés serían más capaces de informar decisiones a tomar en el Plan en cuestión, como podría ser mejorar la accesibilidad a zonas verdes capaces de mitigar la isla de calor.
- Se subraya la importancia de la recopilación y la gestión de la información que se genere a lo largo del desarrollo del Plan, de forma que los siguientes proyectos y estudios puedan partir de ellos.

5.3 Conclusiones extraídas tras las respuestas del cuestionario de los expertos.

En líneas generales, la valoración del Plan por parte de las seis personas expertas consultadas es positiva, habiéndose obtenido respuestas mayoritariamente positivas a las preguntas planteadas, como se ha visto en las tablas de páginas anteriores; destacamos que, de manera generalizada, el enfoque metodológico aplicado se entiende adecuado y conforme a las mejores prácticas actuales.

- Así, se señalan por las personas expertas aspectos positivos tales como el diagnóstico realizado, los objetivos definidos, la identificación y consideración de agentes involucrados y el planteamiento y análisis de diferentes escenarios.
- Entre los aspectos de relevancia en los que más se incide se encuentra la necesidad de asegurar la correcta cooperación de los organismos implicados en el Plan y de contemplar escenarios macroeconómicos alternativos.
- Asimismo, se destaca la importancia de las acciones de concienciación y sensibilización de la ciudadanía como elemento clave para cambios modales hacia modelos más sostenibles.
- También se destaca la importancia de detectar y considerar la aparición de nuevas modalidades de transporte, preferencias de la ciudadanía y tendencias en movilidad que puedan impactar en las tasas de uso del transporte público.
- En cuanto al mecanismo de seguimiento y evaluación del Plan, se señala que podrían concretarse de forma más detallada las acciones y estructuras que componen el sistema. Se recomienda, además, el empleo de herramientas digitales y de plataformas colaborativas para facilitar la coordinación de los agentes involucrados en el Plan.
- Se recomienda contemplar claramente la adaptación al cambio climático, incluyendo información cuantitativa, y mostrando la distribución espacial de distintos riesgos debidos al cambio climático (como, por ejemplo, áreas de inundación o zonas calientes), así como algunas prescripciones normativas muy específicas.
- Se sugiere, asimismo, incluir un objetivo específico de reducción de la movilidad.

- Se hace hincapié en el impulso de la red urbana de carril bici para fomentar el uso de la bicicleta, y se destaca la importancia de considerar medidas relacionadas con la seguridad orientadas hacia la mujer

5.4 Conclusiones del grupo focal con personas expertas para la evaluación ex-ante del Plan

De manera complementaria al cuestionario anteriormente mencionado, se llevó a cabo un grupo focal del que se obtuvieron diferentes comentarios por bloque. Según agrupa el IAAP son los siguientes:

SOBRE LA VIABILIDAD DEL PLAN

- Se menciona que la inflación está afectando a los proyectos públicos. Se indica en este sentido que se entiende necesario explicitar ex ante criterios que prioricen las intervenciones (en las que exista consenso), y de esta manera se faciliten respuestas rápidas y eficientes a los eventos sobrevenidos.
- Se señala que la normativa ha cambiado mucho, y ello no se contempla del todo
- Y sigue actualizándose, por eso es importante que el Plan sea lo suficientemente flexible para asimilar ágilmente la normativa que vaya surgiendo. Se recomienda diseñar un mecanismo que permita incorporarla, de forma que esté permanentemente actualizado.

Destacado:

- **Resalta la necesidad de jerarquizar la implantación de las medidas según su necesidad y priorizando aquellas más urgentes, tal y como se realiza en el Plan.**
- **Como se ha ido haciendo durante el desarrollo del Plan, subrayan la necesidad de seguir actualizando la normativa y propone el diseño de un mecanismo para su incorporación para conseguir un plan flexible y actualizable.**

REDUCCIÓN DE LA MOVILIDAD

- Se señala que la reducción de unos tipos de movilidad puede generar tipos y patrones menos sostenibles aún. Lo óptimo, se indica, sería el trasvase a modelos de movilidad menos contaminantes, favoreciendo los cambios de mentalidad mediante

REDUCCIÓN DE LA MOVILIDAD

medidas blandas, como la sensibilización.

- Se indica que la reducción de movilidad (al menos la contaminante), debe ser uno de los objetivos fundamentales que abordar en cualquier plan de transporte y movilidad.
- En relación a lo anterior, se echa en falta en el plan deducir el “para qué” del mismo, la finalidad última u objetivo general que englobe al resto de objetivos, con indicadores y niveles de cumplimiento escalados en el tiempo, para poder medir efectivamente el seguimiento y el impacto.

Destacado:

- Corrobora, tal y como plantea el Plan, la necesidad de implantar medidas que vayan en contra del uso del vehículo privado y que fomenten la movilidad sostenible. Coincide con el plan en la necesidad de implantar medidas que promuevan el transporte público o uso de modos menos contaminantes apoyadas en la sensibilización.
- Por último, tal y como está incluido en el Plan, resalta la importancia de fijar la situación partida (indicadores ex-ante) para poder comparar con lo conseguido en el futuro, una vez implantado y poder ver su efecto.

SOBRE EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN EX POST

- Se subraya la importancia de dedicar esfuerzo a la labor de seguimiento de las acciones del Plan.
- Se entiende que algunos objetivos que el Plan persigue (como el caso del cambio modal hacia modos de transporte más sostenibles) son de difícil medición y se debería dedicar mucho esfuerzo para valorar el avance en estos casos.
- Se indica que se debe tratar de involucrar en las tareas de seguimiento, control y evaluación a los agentes clave relacionados con el área temática del Plan. El seguimiento ex post debería ser abierto y transparente, para que otros agentes puedan implicarse.
- Se recomienda organizar grupos focales para recabar aquella información que resulte difícil de obtener.

REDUCCIÓN DE LA MOVILIDAD

- Se destaca la importancia de hacer partícipe a la ciudadanía de la información que se va generando en la implementación del Plan no solo proporcionando datos, sino dando la información necesaria para que los datos generados puedan ser entendidos.
- Se consulta a la Dirección General de Movilidad y Transportes acerca de los medios de los que se dispone para realizar seguimiento de la implementación del Plan. Desde la DG de Movilidad y Transportes se indica que se dispone de recursos tanto externos como internos para las tareas de seguimiento y evaluación, tareas que se consideran fundamentales. Se menciona el efecto integrador de la futura Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles.

Destacado:

- En cuanto al seguimiento y control, plantean una **SISTEMA DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN** acorde a lo establecido en el Plan. Un sistema que cuenta con la participación ciudadana, con mesas de seguimiento y evaluación anuales.
- En este sentido, el Plan hace una mejora en su plan de seguimiento y control proponiendo incluso los órganos de gestión encargados de coordinar el proceso de evaluación y de revisión del cumplimiento de los objetivos

SOBRE LA ESTACIONALIDAD DE HUELVA

- Se indica que, dadas las diferencias existentes entre las estaciones de verano e invierno en términos de movilidad, se debería realizar un análisis diferenciado según estaciones. Aunque el diagnóstico menciona la movilidad en el periodo estival, se entiende que se debería profundizar en las características concretas y en las consecuencias en la movilidad en verano y establecerse objetivos específicos para las diferentes estaciones.

Destacado:

- Resalta la necesidad de analizar la estacionalidad que, de acuerdo al desarrollo del plan, ha sido analizada incluyendo actuaciones centradas en cada una de las dos estaciones.
- Uno de los retos destacados en el Plan es la adaptación de la red de transporte público a la estacionalidad de la demanda.

SOBRE LA COOPERACIÓN Y LA COLABORACIÓN ENTRE ACTORES

- Se incide en la necesidad de plantear reuniones y momentos de trabajo conjunto que incentiven la participación entre agentes de distintos niveles de la administración autonómica y local.
- Se valora positivamente la propuesta que contempla el Plan de formar mesas de participación de agentes para incrementar la participación.

Destacado:

- Valora la labor del Plan por proponer el establecimiento de mesas de participación y propone su ampliación con la participación de los diferentes niveles de la administración

CAMBIO CLIMÁTICO

- Se observa cierta contradicción en la definición de objetivos. Por ejemplo, reducción de emisiones de CO2. Se señala que se busca reducir un 15% las emisiones, pero no se indica en cuánto tiempo ni se señala el nivel de base del que se parte y los datos que se incluyen son de años anteriores. Se expresan niveles de cumplimiento distintos en diferentes partes del Plan.
- Se requiere que exista alineamiento con los estándares europeos.
- Se aclara que mitigación y adaptación no son lo mismo, ni resiliencia y adaptación, tampoco. Se recomienda, por tanto, eliminar la confusión entre los términos que se utilizan respecto al cambio climático.
- Se propone incluir el término resiliencia ante el cambio climático. Aunque es un término novedoso y de difícil medición, se considera necesario hacer esfuerzos en este sentido.
- Se señala que fenómenos como la subida del nivel del mar y otros factores combinados inciden en el cambio climático del territorio y afectarán a las zonas metropolitanas. Se considera necesario que el Plan contemple estos factores para aumentar la resiliencia no solo de la zona, sino de la región, considerando los eventos que han afectado en el pasado (como las inundaciones de Lepe) y los que se están sucediendo actualmente, en los análisis que se realizan.

Destacado:

- Valora la labor del plan por cuantificar el impacto sobre el volumen de emisiones, y corrobora la necesidad de implementar medidas para

CAMBIO CLIMÁTICO

incrementar la resiliencia ante el cambio climático.

- Recomienda poner en conocimiento los riesgos del cambio climático y analizarlos. Para ello, lo que se propone en el Plan es el desarrollo de una evaluación de la adaptación al cambio climático en el Área Metropolitana de Huelva. (inundabilidad, calor extremo, etc.), así como de cuantificación de las emisiones asociadas.

SUGERENCIAS

- Incidir en abrir el seguimiento a la sociedad. Se recomienda que se esté al tanto de lo que está ocurriendo con la implementación del Plan. Se indica que cuanto más abierto está el Plan, más ojos lo ven y más transparencia hay, mejor funcionan las intervenciones.
- Definir mejor los indicadores, sus tiempos y los agentes que tienen que contribuir en sus acciones de cara a saber si se están cumpliendo las premisas que se fijaron en el proceso de planificación.
- Implicar a todos los agentes (ciudadanía, responsables municipales, empresas – públicas y privadas-, etc.) en la implementación del Plan.
- Diseñar un sistema de actualización que facilite la integración de novedades y oportunidades para el Plan (aparición de nueva normativa, avances en movilidad, nuevos medios, nuevos objetivos, nuevas acciones, nuevos indicadores, etc.).
- Facilitar procesos de participación e intervención multinivel en el marco del Plan.
- Difundir los resultados que se vayan obteniendo con el seguimiento de las acciones del Plan.
- Garantizar la coordinación entre distintas entidades y agentes.
- Mejorar los canales de comunicación. Establecer mecanismos de comunicación flexible (web) para hacer posible la coordinación entre agentes y la difusión abierta y actualizada del seguimiento.
- Resaltar la misión didáctica y pedagógica del Plan para que sea parte efectiva de su funcionamiento

- Sugieren jerarquizar las actuaciones intentando dar prioridad a aquellas que se crean más oportunas para el Área Metropolitana de Huelva.
- Enfatizan en la importancia de hacer un seguimiento del impacto del Plan

SUGERENCIAS

sobre el entorno, contando con la implicación de todos sus actores.

- Concluyen con aspectos muy concretos a modo de consejo para que el presente Plan funcione.

6 EVALUABILIDAD

El Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) perteneciente a la Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior de la Junta de Andalucía ha elaborado un documento de *Análisis de la Evaluabilidad del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva*. Este análisis pretende analizar las condiciones que permite que el plan sea susceptible de evaluación, es decir, que cuentan con las características necesarias para llegar a ser evaluados.

La evaluación consiste en un proceso que recoge la información y conocimiento suficiente para dar una visión integral de la intervención pública en el plan elaborado e intentar aportar una mejora en las intervenciones públicas de manera que impulse la transparencia y la rendición de cuentas.

A continuación, se muestran los elementos evaluados por cada bloque justificando en su caso aquellos que son necesarios.

6.1 Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.

Los datos descriptivos, tanto cuantitativos como cualitativos de la situación de partida que se quiere mejorar, ¿son suficientes y relevantes?

Evaluación	Sí
------------	----

Evidencias aportadas por el IAAP

Concretamente, en el apartado 8, Análisis de la situación actual (de la página 32 a la 151), se plasma el estudio que se ha realizado y se presentan los diferentes datos que se han recogido sobre población, motorización, empleo, economía, accesibilidad, etc. Se considera que el análisis es exhaustivo y que los datos que se incluyen son suficientes y relevantes.

Respuesta:	De acuerdo.
------------	-------------

¿La información sobre la situación de partida está actualizada?

Evaluación	No
------------	----

Evidencias aportadas por el IAAP

La mayoría de los datos incluidos en el apartado 8, Análisis de la situación actual, corresponde al periodo en el que se comenzaron los trabajos (2017), por lo que la realidad ha podido cambiar mucho desde entonces hasta el momento presente.

Respuesta:	El comienzo de la elaboración del documento del plan corresponde a 2018; por tanto, se incorporaron los datos más actualizados en ese momento para los diferentes aspectos. El año base se fijó en 2017, que es el último año donde existía información completa, aunque, como se cita en las evidencias aportadas por el IAAP, en algunos parámetros no se hacen mediciones anuales, y se escogieron los últimos datos disponibles. No obstante, estos datos son de carácter descriptivo y no afectan a los cálculos internos del Plan.
------------	--

¿Se ha analizado el contexto socioeconómico?

Evaluación	Sí
------------	----

Evidencias aportadas por el IAAP

En el apartado 8.2, Caracterización socioeconómica (de la página 40 a la 58), se recoge una caracterización socioeconómica.

Respuesta:	De acuerdo.
------------	-------------

¿Se ha analizado el marco normativo y los distintos niveles de competencias?

Evaluación	Sí
------------	----

Evidencias aportadas por el IAAP

El apartado 5, Marco jurídico (de la página 13 a la 15), y el 6.2, Legislación en materia de movilidad sostenible e instrumentos de planeamiento supramunicipal (de la página 20 a la 24), analizan la normativa aplicable a nivel nacional, regional, subregional y municipal. Por otra parte, el apartado 4, Ámbito competencial (páginas 12 y 13), analiza el ámbito competencial.

Respuesta:	De acuerdo.
------------	-------------

¿Se han descrito las causas y las consecuencias de los problemas (o en su caso necesidades o retos) que se pretende abordar?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
Tanto en las conclusiones incluidas en el apartado 8, Análisis de la situación actual, como en el apartado 10, Conclusiones del estado actual y diagnóstico de la situación de partida (de la página 157 a la 161), se aportan las causas y se elaboran conclusiones sobre los datos que se han incluido.	
Respuesta:	De acuerdo.

¿Se desagregan los datos por sexo?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	
Si bien algunos datos se encuentran desagregados por sexo, como es el caso de los relativos al ámbito de la movilidad (apartado 8.7, páginas 135-146), otros no se desagregan por sexo, como es el caso de los de accidentalidad (apartado 8.5, páginas 89-92)	
Respuesta:	La mayoría de los datos aportados, en función de la disponibilidad, se desagregan por sexo, incluyéndose asimismo algunas conclusiones e indicadores acompañando el análisis. Concretamente en lo que respecta a la accidentalidad, (apartado 8.5) se hace mención textualmente: <i>"Ante la falta de datos locales, para caracterizar la distribución por género y por grupos de edad de las víctimas, se siguen los datos suministrados en el estudio "Las principales cifras de la siniestralidad vial. España 2018" publicada por la DGT. A grandes rasgos, y considerando que los datos corresponden a todo el país, el 77% de los fallecidos son hombres y el 33% restante, mujeres. La tendencia se mantiene en heridos hospitalizados (70% hombres, 30% mujeres) y heridos no hospitalizados (56% hombres, 44% mujeres). La proporción de sexos es similar en vías urbanas e interurbanas"</i>

¿La población diana está definida y caracterizada?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	
En el contenido del Plan se señala que la población en general y algunos sectores como los trabajadores y residentes se ven afectados por las medidas que se plantean, pero no se delinea un sector concreto de la población al que se defina y caracterice como población diana.	
Respuesta:	Al tratarse de un plan metropolitano las medidas van dirigidas a una mejora de escala macro, por lo que la población beneficiaria, ya sea directa o indirectamente, termina siendo toda la población del ámbito. No es posible evaluar la población diana de las actuaciones individualmente ya que el impacto del plan proviene de las sinergias entre ellas, es decir, de la implantación del conjunto de actuaciones del plan.

¿Se han detectado las partes interesadas y/o afectadas por el problema (o en su caso necesidades o retos), más allá de la población diana?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
Se entiende que en los apartados 7.1 y 7.2, Participación: Coordinación e instrumentos de participación y Buenas prácticas en la participación de interesados se explicitan aquellos sectores y agentes interesados.	
Respuesta:	De acuerdo.

¿El diagnóstico ha tenido en cuenta los problemas, necesidades y retos específicos de personas y colectivos en situación de vulnerabilidad?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	

Aunque se analizan algunos factores como la renta o los problemas de accesibilidad de las personas discapacitadas (página 55), otros como la edad, el área de residencia o la cobertura de transporte público no se plantean. A partir del análisis de estos factores, podrían identificarse más colectivos con vulnerabilidad.

Respuesta: Las actuaciones propuestas por este plan van enfocadas a toda la población, sin diferenciaciones y sin desigualdades. Busca el bien común de los habitantes del área metropolitana. Las actuaciones van encaminadas a la mejora del servicio y la cobertura del transporte público pretendiendo llegar a donde antes no llegaba y pretendiendo atender a la población que antes no podía. En cualquier caso, se han realizado todos los análisis desde una perspectiva de género sin encontrar desigualdades que indiquen la necesidad de proponer actuaciones específicas. Sí existe un caso en el que algunas medidas se han dirigido hacia un colectivo concreto, como es el caso de personas con movilidad reducida. Para este colectivo sí se han propuesto medidas concretas.

¿Ha existido un proceso de participación de las partes interesadas y/o población diana en la fase de diagnóstico de la estrategia?

Evaluación Sí

Evidencias aportadas por el IAAP

En los apartados 7.1 y 7.2, Participación: Coordinación e instrumentos de participación y Buenas prácticas en la participación de interesados (de la página 29 a la 31), se muestran las personas y colectivos implicados en la gobernanza del plan que han apoyado en la elaboración del mismo, así como las acciones participativas que se han llevado a cabo.

Respuesta: De acuerdo.

¿Se ha incluido alguna de las seis dimensiones de la perspectiva verde en la elaboración del análisis de la realidad y el diagnóstico de la situación?

Evaluación Sí

Evidencias aportadas por el IAAP

En el desarrollo de los apartados 6.1, Lucha contra el cambio climático (páginas 15-17), 8.4, Aspectos medioambientales (páginas 75-88) y 8.8, Movilidad sostenible y COVID (páginas 146-151) se centra el foco en la perspectiva verde.

Respuesta: De acuerdo.

¿Está delimitada la parte del problema (en su caso necesidad o reto) que se pretende abordar en la estrategia?

Evaluación En parte

Evidencias aportadas por el IAAP

Se plantean problemas y se enumeran intenciones, pero no se identifican modos de abordaje concretos.

Respuesta: En el apartado 13.3 Líneas estratégicas, se puede encontrar esta relación organizándose en base a dos paradigmas complementarios que sirven para atacar los problemas de movilidad del Área Metropolitana de Huelva:
1) Evitar/Cambiar/Reducir
2) Infraestructura y flota/Operación/Organización.

6.2 Bloque B: Evaluabilidad del diseño.

Bloque B: Evaluabilidad del diseño.

¿Los objetivos del plan están formulados con claridad y precisión?

Evaluación Sí

Evidencias aportadas por el IAAP

En el apartado 13.1 y 13.2, Objetivos estratégicos y Objetivos específicos (de la página 168 a la 170), se detallan los objetivos del Plan y sus correspondientes indicadores de impacto y valores objetivo.

Respuesta: De acuerdo.

¿Los objetivos están directamente relacionados con los problemas, necesidades y retos identificados en el diagnóstico?

Evaluación Sí

Evidencias aportadas por el IAAP

Se entiende que los objetivos establecidos en los apartados 13.1 y 13.2 responden y tienen coherencia con los problemas, retos y necesidades que se recogen en el apartado 10.2.

Respuesta: De acuerdo.

¿Existe una jerarquía de objetivos bien formulada?

Evaluación No

Evidencias aportadas por el IAAP

Los objetivos están formulados y presentados en el Plan sin apreciarse un ejercicio de jerarquización.

Respuesta: De acuerdo. Se introduce jerarquía el apto. 13.1.

¿El plan cuenta con objetivos estratégicos evaluables y cuantificables?

Evaluación En parte

Evidencias aportadas por el IAAP

Mientras que hay objetivos que sí tienen indicadores, valores relacionados y marcos temporales (prevención/mitigación del cambio climático o seguridad vial), se podrían cuantificar más las metas que se buscan lograr o especificar más los plazos de realización para poder contar con medios para medir el grado de impacto y efecto de las medidas del Plan, en especial en relación con los objetivos específicos (página 170).

Respuesta: Los objetivos estratégicos son los que definen las intenciones del plan y a partir de estos objetivos estratégicos se fijan los objetivos específicos que medirán el efecto de la implantación del mismo. Los objetivos se miden en porcentajes de aumento o disminución, por ese motivo se vincula en proporcionalidad la disminución del consumo energético a la disminución de las toneladas de CO2 equivalentes emitidas. Según los datos disponibles, datos arrojados por el modelo de transporte, la posibilidad de medir la disminución del consumo energético se da a través de la disminución de las toneladas de COe emitidas, resultado de la disminución del uso del vehículo privado y, por consiguiente, el aumento del uso de un transporte público no contaminante.

En el diseño de la intervención, ¿se ha explicitado la base científica, evidencias o buenas prácticas que fundamenten que los programas y acciones previstas tendrán posibilidades de lograr los objetivos?

Evaluación En parte

Evidencias aportadas por el IAAP

Se comparan los datos de Huelva con los de otras ciudades, pero no se justifican las acciones concretas del Plan a partir de la comparación con buenas prácticas de otros casos. Sin embargo, se aporta un modelo científico (incluido en el anexo) que indica el escenario que se alcanzaría con el cumplimiento de todas las acciones que se definen en el plan y los indicadores incluidos tienen el respaldo del anexo de modelización de la base de datos.

Respuesta: De acuerdo. En el apartado 11 se detallan las conclusiones extraídas del Benchmarking. Las conclusiones de la comparación son recogidas por el DAFO y tratadas como parte del diagnóstico final respaldando las líneas estratégicas, la construcción de escenarios y la definición de objetivos.

¿Existe un cronograma de programas y/o acciones?

Evaluación En parte

Evidencias aportadas por el IAAP

No hay un cronograma que integre todas las acciones previstas en el Plan y que refleje la secuencialidad de medidas a realizar, aunque sí se especifica el año de inicio de las mismas (todas con el año 2023).	
Respuesta:	Al ser un plan de carácter estratégico se contemplan dos horizontes (2023/2026), que son los que se marcan en el cronograma para la implantación de sus actuaciones. Un cronograma más detallado de las medidas o actuaciones dependerá de los organismos competentes para cada una de ellas y de un estudio exhaustivo de cada proyecto concreto. Si bien cabe destacar que, al tratarse de medidas que se alimentan unas de las otras, los organismos responsables deberán coordinarse para que el proceso de implantación del plan se realice con sentido.

¿Se especifica la población beneficiaria de los programas y/o acciones a desarrollar?	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	
No se especifica la población beneficiaria de las acciones propuestas ni se incluye un apartado determinado con información concreta al respecto.	
Respuesta:	Las actuaciones propuestas por este plan van enfocadas a toda la población, sin diferenciaciones y sin desigualdades. Busca el bien común de los habitantes del área metropolitana. Las actuaciones van encaminadas a la mejora del servicio y la cobertura del transporte público pretendiendo llegar a donde antes no llegaba y pretendiendo atender a la población que antes no podía. En cualquier caso, se han realizado todos los análisis desde una perspectiva de género sin encontrar desigualdades que indiquen la necesidad de proponer actuaciones específicas. Sí existe un caso en el que algunas medidas se han dirigido hacia un colectivo concreto, como es el caso de personas con movilidad reducida. Para este colectivo sí se han propuesto medidas concretas.

¿Están cuantificados los recursos financieros?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
En el apartado 14.2, Valoración de las Actuaciones del PTMHU (de la página 195 a 197), se incluyen estimaciones presupuestarias según las actuaciones previstas.	
Respuesta:	De acuerdo.

¿Está definida la gobernanza del plan?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
En el apartado 7, Gobernanza (de la página 25 a la 31), se define el modelo del Plan.	
Respuesta:	De acuerdo.

¿Se contemplan programas o acciones de igualdad de género y/o acciones positivas coherentes con las brechas y desigualdades detectadas en el diagnóstico?	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	
No se encuentran salvo en casos muy concretos en los que no se detallan demasiado los extremos. No hay acciones previstas ni relativas con el género.	
Respuesta:	Las actuaciones propuestas por este plan van enfocadas a toda la población, sin diferenciaciones, sin desigualdad de género. Busca el bien común de los habitantes del área metropolitana.

En caso de haberse identificado problemas, necesidades y retos relacionados con la sostenibilidad ambiental, ¿la estrategia cuenta con objetivos desde la perspectiva verde?	
Evaluación	Sí

Evidencias aportadas por el IAAP	
Los objetivos definidos en el Plan tienen relación directa con la perspectiva verde.	
Respuesta:	De acuerdo.

6.3 Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación.

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
¿Todos los objetivos tienen asignados indicadores bien definidos?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	
En el caso de algunos objetivos e indicadores, sí, en otros, no, como es el caso de la sostenibilidad financiera o la adaptación al cambio climático (página 169).	
Respuesta:	En la página 170,171 y 172 se ofrece una visión de los objetivos del Plan, alineados con los elementos definidos en el análisis DAFO, los criterios y los indicadores establecidos.

Los indicadores de impacto, ¿son relevantes y permiten medir los objetivos estratégicos?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
Se encuentran bien definidos, son relevantes y se pueden medir (apartado 14.4, Sistema de Seguimiento y Evaluación).	
Respuesta:	De acuerdo.

Los indicadores de resultados, ¿son relevantes y permiten medir los objetivos de los programas?	
Evaluación	Sí

Evidencias aportadas por el IAAP	
Los indicadores de resultado incluidos están bien definidos en las fichas descriptivas de las actuaciones.	
Respuesta:	De acuerdo.

Los indicadores de realización, ¿son relevantes y permiten medir las acciones a desarrollar?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
Los indicadores de realización se están bien definidos en el anexo.	
Respuesta:	De acuerdo.

¿Se prevé la desagregación por sexo de los indicadores relativos a personas?	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	
No consta en el Plan.	
Respuesta:	Los indicadores de este plan, que pretende principalmente promover el transporte público y disminuir el uso del vehículo privado, van enfocados a toda la población, sin diferenciaciones y sin desigualdades. Busca el bien común de los habitantes del área metropolitana. En cualquier caso, se han realizado todos los análisis desde una perspectiva de género sin encontrar desigualdades que indiquen la necesidad de proponer actuaciones específicas. Adicionalmente, se han incluido dos nuevos indicadores de movilidad desde una perspectiva de género. (Apto. 14.4.1)

¿Hay indicadores de género (índice de feminización, brecha de género, Índice de presencia relativa de hombres y mujeres (IPRHM)?

Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	
No se incluyen en el Plan.	
Respuesta:	Los indicadores de este plan, que pretende principalmente promover el transporte público y disminuir el uso del vehículo privado, van enfocados a toda la población, sin diferenciaciones y sin desigualdades. Busca el bien común de los habitantes del área metropolitana. En cualquier caso, se han realizado todos los análisis desde una perspectiva de género sin encontrar desigualdades que indiquen la necesidad de proponer actuaciones específicas. Adicionalmente, se han incluido dos nuevos indicadores de movilidad desde una perspectiva de género. (Apto. 14.4.1)

En caso de haberse formulado objetivos relacionados con la perspectiva verde, ¿se han contemplado indicadores que permitan su medición?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	
Hay ciertos indicadores relacionados con la perspectiva verde que no están bien formulados y no sería posible la medición: emisiones contaminantes, uso renovable, eficiencias, ruido y vibración, etc.	
Respuesta:	Los indicadores ambientales específicos se encuentran definidos y bien formulados en el Estudio Ambiental Estratégico. Como también se señala en la página, todos estos indicadores están encaminados a alcanzar los objetivos estratégicos principales del Plan. Se ha considerado conveniente incluirlos en el en el Plan (Apto. 14.4.1).

¿Se especifican las fuentes de información que alimentarán los indicadores planteados?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	

En relación con los objetivos estratégicos (apartado 13.1, Objetivos estratégicos), sí, pero no en relación con la mayoría del resto de objetivos.	
Respuesta:	Esta información se encuentra en el apartado 14.4.1. El sistema de seguimiento. Indicadores

¿Existe diversidad de técnicas de recogida de información?	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	
Se especifica una fuente estadística determinada, pero no se mencionan otras fuentes.	
Respuesta:	Queda constancia en el plan las diferentes técnicas realizadas: análisis documental, técnicas participativas, Benchmarking, encuesta domiciliaria, análisis coste beneficio, análisis multicriterio, etc.

¿Se explicita quién tiene la responsabilidad de facilitar y/o recoger la información?	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	
No se ha especificado en el Plan.	
Respuesta:	De acuerdo. Se desarrolla y detalla en el apartado 14.4.2 Sistema de Evaluación.

6.4 Bloque D: Evaluabilidad del contexto.

Bloque D: Evaluabilidad del contexto	
¿Está definido un mecanismo para el seguimiento y la evaluación?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	

En el apartado 14.4.2., El sistema de evaluación (página 208), define el mecanismo de seguimiento y evaluación.

Respuesta: De acuerdo.

¿El sistema de seguimiento y evaluación cuenta con los medios humanos y materiales necesarios para su funcionamiento?

Evaluación No

Evidencias aportadas por el IAAP

No se ha especificado en el Plan.

Respuesta: De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.

¿Hay un cronograma para el seguimiento y evaluación, que incluye cuando se realizará la evaluación y los informes a entregar?

Evaluación En parte

Evidencias aportadas por el IAAP

Se menciona un informe anual (página 208) y se marca un periodo de tiempo de seguimiento, pero no se incluye un cronograma.

Respuesta: De acuerdo.

¿Se prevé la participación de las partes interesadas en el sistema de seguimiento y evaluación?

Evaluación En parte

Evidencias aportadas por el IAAP

Se podría entender que sí en base a la Creación de Mesas prevista en la página 208, pero no indica la periodicidad de las reuniones ni se prevén otros mecanismos.

Respuesta: De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.

¿Está previsto un sistema de seguimiento y evaluación a disposición de la ciudadanía?

Evaluación No

Evidencias aportadas por el IAAP

No se explicita que el informe anual que se menciona en la página 208 vaya a publicarse y no se puede entender que así sea.

Respuesta: De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.

¿Está previsto un procedimiento de transparencia durante la implementación y/o evaluación del Plan que permita que las partes interesadas tengan información del desarrollo del Plan?

Evaluación Sí

Evidencias aportadas por el IAAP

Se entiende que están definidas las partes interesadas y que sí se representan a través de la Creación de Mesas que se indica en la página 208.

Respuesta: De acuerdo.

7 RESOLUCIONES EN INFORMES DE INCIDENCIA

El objetivo de esta sección es definir el conjunto de comentarios recibidos de organismos oficiales respecto a la entrega de la versión final del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible.

7.1 Informe de Incidencia Territorial (IIT)

7.1.1 Recepción del Informe

A 28 de marzo de 2023, la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana remite al promotor el informe sobre incidencia en la ordenación del territorio del proyecto de referencia, emitido en virtud de lo establecido en el artículo 49.4 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad de territorio de Andalucía, y de conformidad con el artículo 5.2.d) del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo, en relación con el artículo 12 y la disposición transitoria tercera del Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, la competencia para informar los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio corresponde a la persona titular de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

7.1.2 Resolución incluida en el Informe

Conforme con la propuesta de informe elaborada por el Servicio de Planificación Subregional del Litoral, que se adjunta, **se informa favorablemente el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible**, con sujeción a las consideraciones expresadas en el citado informe.



7.1.3 Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMHU

A continuación, se describen, de forma sintética, el conjunto de comentarios que se incluyen en la propuesta de mejora del PTMHU sobre la incidencia en la ordenación del territorio, así como las consideraciones que se han incluido en los documentos de la “Versión Final” del Plan y los respectivos anexos.

Propuesta 1 IIT: “Los planes con incidencia en la ordenación del territorio deben incluir además de la expresión territorial del análisis y diagnóstico del sector, los objetivos territoriales a conseguir y la justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y con las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que les afecten”.

Respuesta: En el Anexo I. Análisis de antecedentes, se recogen los Instrumentos de planificación de incidencia territorial que afectan al ámbito de estudio.

Propuesta 2 IIT: “En este sentido, hay que hacer constar que la conclusión del apartado 15 de la Versión Final del Plan, denominado Posible integración de municipios en el ámbito del Consorcio de Transporte Metropolitano Costa de Huelva, deberá coordinarse con el resto del documento que apuesta por la inclusión de los municipios de Niebla, Valverde del Camino y La Palma del Condado en el Plan de Movilidad.”

Respuesta: Tanto en el apartado 4. Ámbito Competencial como en el 8.1.1 Caracterización del ámbito territorial se recoge los 24 municipios que se han estudiado inicialmente en el Plan, estando dentro de este análisis Niebla, La Palma del Condado y Valverde del Camino, por su proximidad al Área Metropolitana.

Sin embargo, en el apartado 15. Posible integración de municipios en el ámbito del Consorcio de Transporte Metropolitano Costa de Huelva se propone un estudio más riguroso en el que además de los 3 municipios mencionados inicialmente (Niebla, Valverde del Camino y La Palma del Condado) se incluye el municipio de Villarrasa.

Una vez llevado a cabo este estudio motivado por una serie de criterios relacionados con la movilidad, se estima conveniente que se incorpore al ámbito formal del Plan de Movilidad Sostenible del Área de Huelva, de cara a contemplarlos en la ejecución de

sus actuaciones, los municipios de Niebla, Villarrasa y La Palma del Condado, quedando fuera el municipio de Valverde del Camino.

Propuesta 3 IIT: “El PTMHU carece de un apartado específico sobre la justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional afectados...”

“...La Norma 173 del POTa determina que los planes con incidencia en la ordenación del territorio deberán contener, en sus respectivas Memorias, un capítulo expreso que justifique la coherencia de sus propuestas y determinaciones con las estrategias y directrices o recomendaciones de desarrollo territorial establecidas en el POTa y, en su caso, justificar que las desviaciones contribuyen en mejor manera a los objetivos globales.”

Respuesta: Además de los contenidos ya incluidos en el Anexo 1. Análisis de antecedentes, donde se recogen los instrumentos de planificación de incidencia territorial que afectan al ámbito de estudio, y en el apartado 5, Posibles interacciones con otros instrumentos de planificación, del Estudio Ambiental Estratégico del PTMHU, también se incorpora un nuevo apartado 13.3 Coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial, donde se analiza los objetivos generales de los planes de ordenación de territorio en el ámbito, la coherencia con los objetivos del PTMHU y las principales actuaciones consideradas en el Escenario del Plan.

Propuesta 4 IIT: “En relación con la justificación de la coherencia con los planes de ordenación del territorio del ámbito subregional, el Plan debe justificar de forma más precisa la coherencia de las actuaciones planteadas en los apartados 13.3 y 13.4 de la Versión Final del Plan con las previstas en materia de movilidad por los planes de ordenación del territorio del Ámbito de Doñana y del Litoral Occidental de Huelva.”

Respuesta: La coherencia de las actuaciones planteadas se incorpora en el nuevo apartado 13.3 Coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial, ya mencionado en la respuesta de la Propuesta 3.

Propuesta 5 IIT: “En el documento, no se menciona la incidencia sobre el Paisaje, ni se hace ninguna propuesta encaminada a amortiguar sus posibles efectos negativos ni a potenciar sus valores”.

Respuesta: En el nuevo apartado 13.3 Coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial se menciona la importancia de que la implementación de las

actuaciones del PTMHU se desarrollará en sintonía con el medio ambiente, de forma que se minimice las posibles afecciones al Paisaje. Por otro lado, en el Estudio Ambiental Estratégico se menciona el Paisaje. En el apartado 6.10 Medio perceptual, se indica los diferentes paisajes que se encuentra en el área metropolitana, y en el apartado 8.4.6 Efectos sobre el medio perceptual, se habla de los efectos sobre el paisaje, exponiendo que solamente las actuaciones que consisten en la creación de nuevas infraestructuras para el transporte pueden producir posibles efectos negativos sobre el paisaje, por lo que el impacto sobre el paisaje se prevé mínimo, y debido a la magnitud esperable, el efecto se ha calificado como nulo o compatible.

No obstante, es necesario tener presente la Estrategia del Paisaje a la hora de la construcción de nuevos elementos en el paisaje que puedan alterar y/o ocultar partes de este, intentando preservarlo y realizar el mínimo impacto posible sobre él.

Propuesta 6 IIT: “Respecto al seguimiento y evaluación, la norma 171 del POTa establece que los planes con incidencia en la ordenación del territorio deben contener un apartado donde se evalúe las cuestiones territoriales de interés y el efecto sobre ellas de las medidas de planificación a implantar.”

Respuesta: Respecto al cumplimiento de la norma 171 del POTa, el Plan lo considera a través de la actuación complementaria 15. Impulsar la realización y aplicación de planes de movilidad en centros generadores de viajes (LE6-04).

Propuesta 7 IIT: “En este Plan se define el sistema de comunicaciones y transportes del ámbito y se establecen una serie de objetivos que quedan incardinados en los planteados en el Plan de Transporte, salvo el relativo a adecuar el viario a los condicionantes naturalísticos y paisajísticos de Doñana que no está recogido expresamente en el Plan.”

Respuesta: Esta cuestión está contenida en el apartado 8.4.6. Efectos sobre el medio perceptual del Estudio Ambiental Estratégico, donde se indica que el impacto sobre el paisaje se prevé mínimo ya que, por un lado, las plataformas reservadas se instalarán sobre viario existente y, por otro, la construcción de vías ciclistas se adaptará al perfil topográfico existente.

También se hace alusión sobre el Paisaje en el documento del Plan en su apartado 8.4.1.1 Figuras de protección nacional y autonómica, así como en el nuevo apartado 13.3 Coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial, donde se menciona la importancia de que la implementación de las actuaciones del PTMHU se

desarrollará en sintonía con el medio ambiente, de forma que se minimice las posibles afecciones al Paisaje.

7.2 Informe de Evaluación de Impacto en Salud (EIS)

7.2.1 Recepción del Informe

A 10 de mayo de 2023, la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica remite al promotor el informe de Evaluación de Impacto en Salud del PTMHU.

7.2.2 Resolución incluida en el Informe

La Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica concluye que, en líneas generales, el PTMHU va a tener un impacto positivo en la salud de la población, con sujeción a las consideraciones expresadas en el citado informe, no descartando los posibles impactos negativos derivados del Plan, fundamentalmente en la fase de construcción y ejecución, los cuales deberán abordarse teniendo en cuenta la población potencialmente afectada y reduciendo en la medida de lo posible los impactos que se puedan generar.

Además desde el punto de vista de la salud, se recomienda que se prioricen las actuaciones según los siguientes criterios (en orden de interés):

- Minimizar la exposición de la población a la contaminación del aire causada por el tráfico (niveles recomendados por a OMS).
- Minimizar la exposición de la población a niveles de ruido inaceptables (recomendaciones de la OMS).
- Minimizar las necesidades de movilidad de la población, planificando modelo de hábitat compacto y diverso.
- Maximizar la accesibilidad de a población a sus destinos a través del transporte público, abaratando costes, extendiendo las redes, reduciendo los tiempos de acceso y eliminando posibles barreras físicas.
- Minimizar la accidentabilidad de la población en sus desplazamientos.

- Maximizar los espacios de convivencia ciudadana libres de vehículos.

7.2.3 Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMHU

Propuesta 1 EIS:

La descripción del entorno de un proyecto implica la selección geográfica del área al que se refiere, lo que es una cuestión compleja de determinar y en particular en este caso nos encontramos que el marco territorial de actuación del PTMHU tiene efectos más allá de los municipios implicados.

Respuesta:

El marco territorial de actuación del PTMHU viene definido por la intersección de 24 municipios, los cuales se agrupan en corredores según sus relaciones funcionales y de movilidad, como se recoge en el apartado 9 (Análisis tendencial de la movilidad en el área metropolitana: prospectiva) del documento del Plan. Así estos municipios se agrupan en los siguientes corredores: **Huelva capital** se considera aislada, **Aljaraque-Punta Umbría** con estos 2 municipios, el **Andévalo** con Gibraleón y San Barolomé de la Torre, la **Campiña** con Beas, Trigueros y Valverde del Camino, Condado con Almonte, Bollulllos Par del Condado, Bonares, Hinojos, Lucena del Puerto, Niebla, La Palma del Condado y Rociana del Condado, la **Costa Occidental** con Ayamonte, Cartaya, Isla Cristina, Lepe y Villablanca, y **Lugares Colombinos** con Moguer, Palos de la Frontera y San Juan del Puerto.

Propuesta 2 EIS:

En cuanto a los aspectos de la realidad de la movilidad del área metropolitana de Huelva que no han sido contemplados y han de ser tenidos en cuenta debido a su importancia, son:

1. Análisis de las infraestructuras de las redes ferroviarias, su estado, su capacidad, etc.
2. Coordinación con diferentes planes que afectan (PGOUs, Planes de Acción de Energía Sostenible, etc.)
3. Previsión a largo plazo de analizar la opción de vehículos eléctricos y sus necesidades (por ejemplo, puntos de recarga).

Respuesta:

Los puntos 1 y 3, aunque no vienen recogidos en el Anexo de Valoración de Impacto en la Salud, se consideran y analizan en el documento final del Plan, en el apartado 8.6.6. Transporte ferroviario y 8.6.11. Vehículo eléctrico, híbrido y de gas, respectivamente.

En cuanto al punto 2, el PTMHU se ha desarrollado en coordinación con el resto de planes que afectan al ámbito de actuación. En el apartado 6 Marco Estratégico del documento del Plan se recoge todas las políticas y planificación a diferentes escalas que se han considerado en la elaboración del PTMHU.

Propuesta 3 EIS:

Partiendo del objetivo de la EIS de evaluar el impacto en salud derivado de la puesta en marcha de un plan de transporte de ámbito metropolitano, se ha realizado una descripción de cada uno de los determinantes de salud, si bien, esta valoración únicamente se refiere de forma genérica a lo que pretende el Plan. Posteriormente, durante las fases de puesta en servicio y explotación así como en la de ejecución de obras se habrán de tener en cuenta algunos aspectos cuya incidencia en algunos determinantes es significativamente negativa.

Respuesta:

En el apartado 9. Identificación de aspectos. Valoración de la VIS se añade un párrafo de recomendación que detalla algunos determinantes que, con carácter general, deberían evaluarse en las fases de puesta en servicio y explotación así como en la de ejecución de obras.

Propuesta 4 EIS:

Se recomienda que, antes de la ejecución de las diferentes medidas del plan, el promotor realice el análisis antes mencionado, identifique los potenciales problemas y las poblaciones que pueden verse afectadas y tome las medidas correctoras que correspondan.

Respuesta:

Se ha creado en la VIS, un nuevo apartado 9.2 Medidas previstas, donde se recomienda que el promotor realice un análisis profundo de algunos determinantes con mayor probabilidad de ocurrencia, identifique los potenciales problemas y las poblaciones que pueden verse afectadas y tome las medidas correctoras que correspondan. También se detallan algunas recomendaciones para reducir los posibles impactos negativos del plan, fundamentalmente en la fase de construcción y ejecución.

Propuesta 5 EIS:

Teniendo en cuenta lo anterior, se entiende que la puesta en marcha del plan va a suponer un beneficio global para la población de los municipios incluidos en el Plan. Para optimizar estos impactos se recomienda que se prioricen las medidas que favorezcan los impactos antes descritos y, en especial, aquellas que se dirijan a un mayor número de personas, las que reduzcan las inequidades existentes favoreciendo a las poblaciones más vulnerables.

Respuesta:

La recomendación de optimización y priorización de estas medidas se ha señalado en un nuevo apartado 9.3 Priorización de actuaciones, como una medida prevista a tener en cuenta antes de la puesta en marcha del PTMHU.

7.3 Informe sobre la Declaración Ambiental Estratégica (DAE)

7.3.1 Recepción del Informe

A 4 de julio de 2023, la Secretaria General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul remite al promotor la Resolución por la que se emite la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva, Plan de Movilidad Sostenible, que pone fin al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del citado instrumento de planificación.

7.3.2 Resolución incluida en el Informe

La Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, como órgano ambiental competente en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y de conformidad con lo establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y para asegurar un elevado nivel de protección del medio ambiente y una adecuada integración de los aspectos medioambientales, **resuelve este procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria con el siguiente pronunciamiento: no se prevén efectos negativos significativos sobre el medio ambiente procedentes de la ejecución del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible** en los términos establecidos en la presente declaración ambiental estratégica y en el estudio ambiental estratégico.

7.3.3 Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMHU

Propuesta 1 DAE:

El capítulo 11 del EsAE recoge un sistema de seguimiento y evaluación de los efectos ambientales del PTMAH que vela por el cumplimiento de los principios de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático, el cual debe integrarse en el sistema de seguimiento y evaluación de la ejecución general del propio PTMAH, con los siguientes objetivos:

- *Verificar la valoración de los probables efectos ambientales realizada en el propio EsAE.*
- *Identificar posibles desviaciones en dicha valoración, así como otros efectos adversos detectados durante el desarrollo del PTMAH no previstos inicialmente en el EsAE.*
- *Evaluar la ejecución de las medidas indicadas en el EsAE para prevenir, reducir y compensar los efectos negativos significativos del PTMAH.*
- *Obtener conclusiones de lo anterior respecto a la contribución del PTMAH al desarrollo sostenible y a la lucha contra el cambio climático de su ámbito territorial.*

Para el cumplimiento de estos objetivos, se creará un grupo de trabajo multidisciplinar integrado por el promotor y el órgano ambiental.

Respuesta:

En el apartado 14.4 Sistema de Seguimiento y Evaluación del documento del Plan se recoge que *el seguimiento y evaluación del Estudio Ambiental Estratégico recaerá sobre un grupo de trabajo de seguimiento que deberá ser multidisciplinar y donde se vean implicado el órgano promotor y el órgano ambiental, dejando la posibilidad a que se incorporen otros interesados que puedan enriquecer el proceso.*

Propuesta 2 DAE:

El EsAE aporta, en su apartado 11, una batería inicial de indicadores para dar operatividad a los citados objetivos de seguimiento, pudiendo ser éstos objeto de modificación como resultado de las conclusiones que se desprendan de los correspondientes informes de seguimiento ambiental. En este sentido, los indicadores sobre los niveles de contaminación deberían referirse a una media de contaminación anual (inmisión) debida al tráfico, en coherencia con los planes de mejora de calidad del aire y la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire. Para ello, se tenderá a la sustitución de los indicadores 1.1.2: Valoración de la calidad del aire y 1.1.3: N.º de días con calidad del aire mala o muy mala por contaminante, por las concentraciones de óxidos de nitrógeno y PM10, principales contaminantes derivados del transporte. Los valores de estos indicadores pueden encontrarse en la web de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

Respuesta:

De acuerdo. En el proceso de elaboración de los informes de seguimiento ambiental se tendrá en cuenta los indicadores mencionados.

8 RESOLUCIONES FINALES

El objetivo de esta sección es definir el conjunto de observaciones y resoluciones finales recibidas de organismos oficiales previa a la entrega definitiva del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible, como Versión Final para su aprobación por Consejo de Gobierno.

8.1 Informe de Cultura

En respuesta a la solicitud de informe de afección de Bienes Culturales a dicho Plan, “se manifiesta que continúan siendo adecuadas las consideraciones establecidas en el informe técnico emitido por la Delegación Territorial en Huelva con fecha de 18 de abril de 2022”.

Dicho informe concluye que “una vez analizada la documentación remitida, no se ha concretado afección patrimonial alguna, por tanto, no procede ni se estima necesario el establecimiento de cautelas por parte de esta Delegación Territorial”.

8.2 Informe del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales

El Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, emite en marzo de 2023 el Informe sobre el Proyecto de Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible: “visto el borrador del proyecto de Plan citado, no formula observaciones al citado texto”

8.3 Observaciones de la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

La Unidad de Igualdad de Género, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, propone una serie de observaciones al Informe sobre el Impacto de Género en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible, el cual fue realizado directamente por la

Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

En este sentido, la Unidad de Género realiza observaciones de carácter positivo en materia de las desigualdades identificadas en el Plan, la transversalidad del principio de igualdad que se formula, y las medidas incorporadas para garantizar la igualdad en el Plan.

“Se ha de destacar y valorar positivamente la incorporación en el informe de resultados de estudio realizados en el área de acción del Plan (apartado 8.7.2. Encuesta Domiciliaria Huelva 2019-EDH19) y que centrándose en el enfoque de género aportan datos estadísticos sobre las áreas de la evolución demográfica, disponibilidad de carné de conducir por género, movilidad, modo de transporte, motivo del viaje y motivo no uso de transporte público/privado.

“Se sugiere la posibilidad de añadir la desagregación por sexos en el resto de indicadores relativos a la movilidad-accesibilidad. De esta forma se podría evaluar de forma más global y completa el resultado que la ejecución del Plan tendrá en el ámbito de la igualdad de género”

De acuerdo.

“De acuerdo con el artículo 4. Principios generales y el artículo 9. Lenguaje no sexista e imagen pública, de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, y la Instrucción de 16 de marzo de 2005, de la Comisión General de Viceconsejeros y Viceconsejeras, se deberá evitar la utilización de una lengua sexista en las disposiciones de carácter general de la Junta de Andalucía.

Al respecto, se aprecia que la Dirección General de Movilidad y Transportes ha tenido en cuenta en la redacción del Plan, en líneas generales, la utilización de un lenguaje no sexista y que facilita la visibilidad tanto de las mujeres como de los hombres. No obstante, se sugiere una revisión del texto al objeto de no emplear algunos términos como viajeros o conductores”.

De acuerdo.

8.4 Informe de Coherencia con la planificación económica general de la Junta de Andalucía.

La Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos, a través de la Delegación General de Planificación, Política y Financiera, desarrolla, en el marco del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible, el Informe de Coherencia con la Planificación Económica General de la Junta de Andalucía.

Para verificar la coherencia del Plan con la planificación económica general de la Junta de Andalucía, dicho informe toma como referencia la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027 (ETEA).

Tras la evaluación del documento del Plan, dicho informe concluye que “los objetivos específicos y las actuaciones de ellos derivados se encuentran relacionadas con las Áreas Estratégicas de la ETEA: Competitividad, Sostenibilidad y Conectividad.

En concreto se abordan en el Plan las siguientes prioridades de la ETEA:

- Competitividad:

- 0105 “Contribuir a la transición verde y digital”: Facilitar la transición al nuevo entorno de digitalización, sostenibilidad y descarbonización; y mejorar la productividad y competitividad de los sectores productivos, a través del fortalecimiento y crecimiento de las cadenas de valor de bienes y servicios.

- Sostenibilidad:

- 0201 “Reducir las emisiones”: Lograr una transformación ordenada de nuestra economía hacia una economía baja en carbono.
- 0202 “Promover la transición energética”: Reducir el consumo tendencial de energía primaria y consolidar un sistema de generación y consumo de energía renovable.
- 0203 “Impulsar la adaptación al cambio climático”: Reducir los riesgos económicos, ambientales y sociales derivados del cambio climático.

- Conectividad:

- 0303 “Fomentar sistemas de transporte sostenibles urbano y metropolitano”: Alcanzar una movilidad urbana inteligente, accesible y respetuosa con el medio ambiente y la salud de las personas.
- 0304 “Favorecer una movilidad interurbana más sostenible”: Alcanzar una movilidad interurbana sostenible adaptada a las necesidades de la sociedad andaluza.

Por ello, el informe preceptivo de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos determina que el **“Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible es coherente con la planificación económica general de la Junta de Andalucía”**.



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía
Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda
CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DE LA COSTA DE HUELVA