

**Anexo II** (b)

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL  
ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

**RELACIÓN DE DOCUMENTOS** (Orden cronológico):

Nº de orden	Denominación del documento	Accesibilidad	Criterio o criterios que da lugar al carácter reservado <sup>1</sup>
1º	RESOLUCIÓN DEL TRÁMITE DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA	Accesible	
2º	INFORME DE LA DELEGACIÓN TERRITORIAL DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO EN HUELVA	Accesible	
3º	INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO	Accesible	
4º	OBSERVACIONES DE LA UNIDAD DE IGUALDAD DE GÉNERO	Accesible	
5º	INFORME DEL CONSEJO ANDALUZ DE GOBIERNOS LOCALES	Parcialmente accesible	2
6º	INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO	Accesible	
7º	RESUMEN DEL PROCESO Y VALORACIÓN DE ALEGACIONES	Accesible	
8º	INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO EN SALUD	Accesible	
9º	MEMORIA ECONÓMICA	Parcialmente accesible	2
10º	INFORME DE LA DIRECCION GENERAL DE PLANIFICACIÓN, POLÍTICA ECONÓMICA Y FINANCIERA	Accesible	
11º	DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA	Accesible	

<sup>1</sup> Punto Quinto del Acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, Criterios:

**1.-** Intimidad de las personas, **2.-** Protección de datos de carácter personal, **3.-** Seguridad pública, **4.-** Funciones administrativas de vigilancia, inspección y control, **5.-** Secreto industrial y comercial, **6.-** Protección del interés general y de los derechos e intereses legítimos de terceros, **7.-** Otros.





12º	INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PRESUPUESTOS	Accesible	
13º	CERTIFICADO INFORME DEL CONSEJO DE TRANSPORTES DE ANDALUCÍA	Accesible	
14º	CERTIFICADO DEL INFORME DEL CONSEJO ANDALUZ DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO	Accesible	
15º	CERTIFICADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DEL CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE LA COSTA DE HUELVA	Accesible	
16º	MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES	Accesible	
17º	MEMORIA COMPLEMENTARIA A LA MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES	Accesible	

En virtud de lo establecido en el Acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se adoptan medidas para la transparencia del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, y dando cumplimiento a las Instrucciones de coordinación para asegurar la homogeneidad en el tratamiento de la información en cumplimiento de lo establecido en el citado Acuerdo, se emite la presente propuesta sobre la aplicación de los límites de acceso de los documentos que integran el expediente relativo al asunto indicado.

Mario Muñoz-Atanet Sánchez  
EL VICECONSEJERO

FIRMADO POR	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ	23/05/2024	PÁGINA 2/2
VERIFICACIÓN	Pk2jmX33AZEM942K6F4SZZTRBFGK6S	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

### 3. Otras disposiciones

#### CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

*Resolución de 11 de febrero de 2022, de la Dirección General de Movilidad, por la que se somete a los trámites de audiencia e información pública el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible.*

Mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno se aprobó la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible, como instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la Área Metropolitana de Huelva.

Una vez concluida la redacción del documento preliminar del Plan y en virtud de lo previsto en el apartado séptimo del mencionado acuerdo,

#### R E S U E L V O

Primero. Someter al trámite de información pública:

- El Documento Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible,
- Los anexos del Documento Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible.
- La Valoración de Impacto en la Salud y.
- El Estudio Ambiental Estratégico.

Abriendo un plazo de 45 días contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, con la finalidad de que se formulen las alegaciones que se estimen pertinentes.

Segundo. Paralelamente someter la citada documentación al trámite de audiencia abriendo a tales efectos un plazo de 45 días hábiles, contados desde el día siguiente a la notificación del trámite, a las entidades y organizaciones interesadas.

Tercero. La documentación del Plan quedará expuesta para su general conocimiento en las oficinas de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, calle Pablo Picasso, 6, en Sevilla, y en las sedes de la Subdelegación del Gobierno en Huelva, Avda. Martín Alonso Pinzón, 3, en Huelva y del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Huelva, Estación de autobuses Huelva, Doctor Rubio, s/n, en Huelva. Igualmente, esta documentación se podrá descargar desde la página web de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio

<https://lajunta.es/3nb4h>

desde el Portal web de la Junta de Andalucía

<http://www.juntadeandalucia.es/>

y desde el Portal de Transparencia de la Junta de Andalucía

<https://lajunta.es/3ncye>

Cuarto. Las alegaciones que se consideren oportunas deberán ir dirigidas a la Dirección General de Movilidad, Pablo Picasso, 6, código postal 41071, de Sevilla y se presentarán, preferentemente, en el Registro Electrónico de la Junta de Andalucía, a través de la presentación electrónica general, disponible en el enlace

<https://lajunta.es/3jvhn>

00255927

o bien en formato papel en los Registros oficiales de las oficinas mencionadas en el párrafo anterior, en los lugares previstos en el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Sevilla, 11 de febrero de 2022.- El Director General, Felipe Antonio Arias Palma.

00255927

**INFORME TÉCNICO SOBRE EL PROYECTO DE PLAN TRANSPORTE METROPOLITANO ÁREA HUELVA. PLAN MOVILIDAD SOSTENIBLE, EN LOS TÉRMINOS MUNICIPALES ALJARAQUE, ALMONTE, AYAMONTE, BEAS, BOLLULLOS DEL CONDADO, BONARES, CARTAYA, GIBRALEÓN, HINOJOS, HUELVA, ISLA CRISTINA, LEPE, LUCENA DEL PUERTO, MOGUER, PALOS DE LA FRONTERA, PUNTA UMBRÍA, ROCIANA DEL CONDADO, SAN BARTOLOMÉ DE LA TORRE, SAN JUAN DEL PUERTO, TRIGUEROS Y VILLABLANCA (HUELVA)**  
SERVICIO DE BIENES CULTURALES. DEPARTAMENTO DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO HISTÓRICO.

Expediente: 111/2022

Se emite el presente informe desde el Servicio de Bienes Culturales de la Delegación Territorial de Cultura y Patrimonio Histórico en Huelva, para la solicitud del trámite de audiencia de Proyecto Plan Transporte Metropolitano Área Huelva. Plan Movilidad Sostenible. Ubicada en los términos municipales de Aljaraque, Almonte, Ayamonte, Beas, Bollullos Del Condado, Bonares, Cartaya, Gibraleón, Hinojos, Huelva, Isla Cristina, Lepe, Lucena Del Puerto, Moguer, Palos De La Frontera, Punta Umbría, Rociana Del Condado, San Bartolomé De La Torre, San Juan Del Puerto, Trigueros y Villablanca, en la provincia de Huelva, cuyo promotor es el Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva.

Este informe se realiza a los solos efectos de afección arqueológica y patrimonial, sin entrar a valorar otros aspectos en relación con el cumplimiento de la normativa urbanística o ambiental que sea de aplicación.

**I. ANÁLISIS DE LA DOCUMENTACIÓN Y MARCO JURÍDICO**

Con fecha 1 de marzo de 2022 tiene entrada en esta Delegación Territorial solicitud de información para la solicitud del trámite de audiencia de Proyecto Plan Transporte Metropolitano Área Huelva. Plan Movilidad Sostenible, en los términos municipales de Aljaraque, Almonte, Ayamonte, Beas, Bollullos Del Condado, Bonares, Cartaya, Gibraleón, Hinojos, Huelva, Isla Cristina, Lepe, Lucena Del Puerto, Moguer, Palos De La Frontera, Punta Umbría, Rociana Del Condado, San Bartolomé De La Torre, San Juan Del Puerto, Trigueros y Villablanca, Huelva, promovido por el Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva.

La documentación aportada en relación con el proyecto de referencia para su valoración a efectos de afección arqueológica y patrimonial son los siguientes:

- DOCUMENTO PRELIMINAR DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE
- ANEXOS DEL DOCUMENTO PRELIMINAR DEL PLAN
- VALORACIÓN DE IMPACTO EN LA SALUD
- ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Siguiendo el procedimiento regulado por Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía, así como lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, modificado por el Decreto-ley 26/2021, de 14 de diciembre, se realiza el presente informe.

Avda. De Alemania, 1bis  
21001 HUELVA

Teléfono: 959004444 FAX: 959004445  
delegacion.dthu.ccph@juntadeandalucia.es



Código:RXPMw991BBTJGSy0fzlfuEHJaZn8sq.  
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	ANTONIO JESUS PORTERO MORENO PABLO SANTIAGO GUISANDE SANTAMARIA ROCIO CONTRERAS RAMIREZ	FECHA	18/04/2022
ID. FIRMA	RXPMw991BBTJGSy0fzlfuEHJaZn8sq	PÁGINA	1/3

## II. VALORACIÓN DE LA PROPUESTA

El presente informe analiza el proyecto completo en relación a la solicitud del trámite de audiencia de Proyecto Plan Transporte Metropolitano Área Huelva. Plan Movilidad Sostenible.

### (a) Objetivos generales del proyecto:

*De los objetivos de las políticas sectoriales de transporte y movilidad y de medio ambiente a nivel europeo, nacional y autonómico surgen los OBJETIVOS ESTRATÉGICOS, metas que se quieren lograr y que, en conjunto, dan forma al nuevo modelo de movilidad metropolitana que se pretende alcanzar. Para su consecución, se establecen unas LÍNEAS ESTRATÉGICAS que orientan los programas de actuación del Plan. Estas actuaciones se agrupan dando lugar a los diferentes ESCENARIOS del PTMHU.*

*Alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en las aglomeraciones metropolitanas andaluzas y en el resto del territorio andaluz, en el que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y la salud, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial.*

*Los objetivos estratégicos que se plantean en el PTMHU a la luz de los datos arrojados en la fase de análisis y diagnóstico son los siguientes:*

- Reducir el uso del vehículo privado en beneficio de los modos no motorizados y del transporte público.
- Optimizar las infraestructuras de transporte existente y mejora de la accesibilidad.
- Incrementar los desplazamientos en modos no motorizados.
- Mejorar el transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al vehículo privado.
- Fomentar un transporte de mercancías más sostenible y mejor conectado con el exterior.

### (b) Planificación del Transporte:

*En este ámbito destaca en primer lugar el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020). Las propuestas recogidas por este plan tienen incidencia directa en el PTMHU, y se trata de actuaciones concretas sobre el transporte de mercancías, la interconexión de los centros regionales, la accesibilidad del territorio y transporte público de personas, transporte no motorizado, ámbitos metropolitanos y en el ámbito rural. Además, incorpora un anexo de actuaciones sujetas a inversión financiera, entre las que se encuentran acondicionamiento y mejora de determinados tramos viales o intersecciones, así como tramos de nuevo vial. Del mismo modo establece determinaciones para la implantación de plataformas reservadas para las principales aglomeraciones urbanas.*

### (c) Maco urbano y territorial:

*El ámbito de estudio se caracteriza por estar ocupado zonas llanas en su mayor parte, solo en el límite norte y noroccidental aparecen la serranía de baja montaña y campiñas de piedemonte. El resto del ámbito está ocupado por zonas costeras bajas y arenosas, marismas y vegas, campiñas costeras o alomadas más al interior, dedicadas al cultivo de especies herbáceas y leñosas y aprovechamientos forestales. La mayor parte del Área Metropolitana se encuentra por debajo de la cota 100, solo los municipios de*

Avda. De Alemania, 1bis  
21001 HUELVA

Teléfono: 959004444 FAX: 959004445  
delegacion.dthu.ccph@juntadeandalucia.es



Código:RXPMw991BBTJGSy0fzlfuEHJaZn8sq.  
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	ANTONIO JESUS PORTERO MORENO	FECHA	18/04/2022
	PABLO SANTIAGO GUISANDE SANTAMARIA		
	ROCIO CONTRERAS RAMIREZ		
ID. FIRMA	RXPMw991BBTJGSy0fzlfuEHJaZn8sq	PÁGINA	2/3

Valverde del Camino y la zona norte de Trigueros, Niebla y Beas superan esta cota, alcanzándose máximos inferiores a los 300 m.

**(d) Mejoras de carreteras:**

La carretera A-483 parte de la autovía A-49 a la altura de Bollullos Par del Condado y tiene características de autovía hasta Almonte y continúa hacia el sur como carretera convencional comunicando Almonte con la aldea de El Rocío y Matalascañas, ya en la costa.

Se propone una actuación consistente en la **construcción de un carril central reversible**, de modo que la calzada quede ampliada a tres carriles en una longitud total de 33 km: desde Almonte a la aldea de El Rocío (13,5 km) y desde ésta a Matalascañas (19,5 km).

El plan de mejora de la seguridad de la carretera A-483, Tramo: Variante de El Rocío-Matalascañas cuenta actualmente con una cautela arqueológica establecida por esta Delegación Territorial.

**III. CONCLUSIONES**

Como conclusión, por el presente 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.

El presente informe se emite a los solos efectos patrimoniales y en relación a lo determinado en la Ley 14/2007 de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía, y en el Decreto 168/2003, de 17 de junio, por el que se aprueba el Reglamento de Actividades Arqueológicas, con independencia de los pronunciamientos de carácter sectorial que emitan otros organismos competentes por razón de materia.

**LA ARQUEÓLOGA TÉCNICA**

**VºBº DEL JEFE DEL  
DEPARTAMENTO DE  
PROTECCIÓN DE PATRIMONIO  
HISTÓRICO**

**VºBº DEL JEFE DE SERVICIO DE  
BIENES CULTURALES**

**Rocío Contreras Ramírez**

**Pablo S. Guisande Santamaría**

**Antonio Jesús Portero Moreno**

Avda. De Alemania, 1bis  
21001 HUELVA

Teléfono: 959004444 FAX: 959004445  
delegacion.dthu.ccph@juntadeandalucia.es



Código:RXPMw991BBTJGSy0fzlfuEHJaZn8sq.  
Permite la verificación de la integridad de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	ANTONIO JESUS PORTERO MORENO PABLO SANTIAGO GUISANDE SANTAMARIA ROCIO CONTRERAS RAMIREZ	FECHA	18/04/2022
ID. FIRMA	RXPMw991BBTJGSy0fzlfuEHJaZn8sq	PÁGINA	3/3

## INFORME SOBRE EL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

### INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO GÉNERO

#### 1. FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME

##### 1.1 Denominación

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible.

##### 1.2 Contexto legislativo

La Constitución Española establece en su artículo 14 que los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquiera otra condición o circunstancia personal o social.

De acuerdo con el artículo 114 de la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, así como con la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y la Ley autonómica 12/2007, de 26 de noviembre para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, que establece en su artículo 6, la obligatoriedad de que se incorpore de forma efectiva el objetivo de la igualdad por razón de género en todos los proyectos de ley, reglamentos y planes que apruebe el Consejo de Gobierno, disponiendo que, a tal fin, en el proceso de tramitación de esas disposiciones, deberá emitirse un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas; se realiza el presente informe siguiendo lo dispuesto en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, que regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, su carácter, contenido y procedimiento de tramitación, correspondiendo la emisión del informe al centro directivo competente para la iniciación del procedimiento de la elaboración de la disposición que se trate, y según su artículo 3.1 que dispone la obligatoriedad de la emisión del informe de evaluación del impacto de género sobre el contenido de todos los planes que apruebe el Consejo de Gobierno.

Además, en lo relativo a planeamiento urbanístico, vivienda y transporte, se cumplirán con las obligaciones que se derivan del artículo 50 de la Ley 12/2007, donde se indica que las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población. También, la Administración de la Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres.



FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 1/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	





### 1.3 Centro directivo emisor

En cuanto al ámbito competencial, dentro del marco otorgado por la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, en el Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, se determina en su artículo 10.1 que “corresponden a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias que actualmente tiene atribuidas la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio”.

El 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, contempla en su artículo 10 que la Dirección General de Movilidad y Transportes, es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente. Entre otras, le corresponden las siguientes funciones:

- a) La elaboración de estrategias, planes y programas en materia de movilidad, ligadas al transporte de la Comunidad Autónoma en el marco de la planificación general establecido por la Viceconsejería; así como su aprobación desarrollo y seguimiento en el marco de sus competencias.
- b) La elaboración de normas y la redacción de estudios y planes en el ámbito de la gestión del transporte, así como las tareas de coordinación que permitan definir la política de movilidad y transportes a partir de las necesidades de la población en los distintos ámbitos territoriales andaluces y de sus características en materia de género, todo ello con criterios de sostenibilidad y accesibilidad.

Finalmente, el Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 1 de julio de 2014, por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible, dedica su apartado séptimo a regular el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan, disponiendo que el órgano competente para su tramitación es la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda, en respuesta a estos fundamentos se emite el presente informe con el objeto de evaluar el impacto de género del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible.

## **2. IDENTIFICACIÓN DE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA**

El Plan de Transporte Metropolitano del área de Huelva (en adelante PTMHU) busca ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de la ciudad. Con él se pretende alcanzar un nuevo equilibrio en los medios de transporte que concurren en el Área Metropolitana de Huelva, de modo que se refuerce el papel de los más benignos y eficientes social y ambientalmente como el peatón, la bicicleta y el transporte colectivo y se reduzca la participación del automóvil privado. Por ello, el Plan sienta las bases para 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 combustibles alternativos, 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.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 2/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



El PTMHU está elaborado con visión de futuro, pero realista y ajustado a las características del ámbito y de su ciudadanía, con acciones concretas e implantables que fomenten la movilidad sostenible con el fin último de mejorar el medio ambiente y por tanto la salud y el bienestar de toda la sociedad onubense.

Se han definido las siguientes líneas estratégicas que serán la base de la evaluación del Plan:

- Reducir la cantidad total de desplazamientos y su longitud.
- Cambiar los viajes de modos contaminantes a los modos de transporte público y modos activos.
- Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los modos existentes.
- Mejoras en términos de infraestructura y flotas.
- Cambios en las frecuencias y la red de servicios de autobús, estructura tarifaria, seguridad, etc.
- Mejoras en la configuración del sistema.

Las políticas de planificación del transporte no son neutrales, tienen diferentes impactos en hombres y mujeres por lo que su planificación estratégica debe realizarse incorporando la perspectiva de género. Las diferencias entre las condiciones, situaciones y necesidades de mujeres y hombres tienen que estar consideradas en las fases de planificación y evaluación de las políticas públicas y en concreto, el género es un diferenciador importante en la movilidad urbana.

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.

Por ese motivo, El PTMHU tiene la obligación de analizar la movilidad en el área de Huelva bajo la perspectiva de género, analizando y diagnosticando las diferencias en la movilidad entre hombres y mujeres, buscando los problemas y los retos a los que se enfrenta la mujer en sus desplazamientos con el fin de proponer medidas concretas que mejoren su movilidad cotidiana.

En consecuencia de todo lo expuesto, del alcance general de los preceptos anteriormente mencionados y del objeto del documento de planificación, teniendo como grupo destinatario final a la población de mujeres y hombres del área de Huelva, hay que considerar pertinente la emisión del presente informe, debiéndose tener presente al efecto lo dispuesto en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 3/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



### **3. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

El ámbito de estudio lo componen veinticuatro municipios de la provincia de Huelva: Aljaraque, Gibraleón, Huelva, Moguer, Palos de la Frontera, Punta Umbría, San Juan del Puerto, Trigueros, Almonte, Ayamonte, Beas, Bollullos del Condado, Bonares, Cartaya, Hinojos, Isla Cristina, Lepe, Lucena del Puerto, Rociana del Condado, San Bartolomé de la Torre, Villablanca, Niebla, Palma del Condado y Valverde del Camino, además del municipio de Huelva que reúnen un total de 427.235 habitantes (año 2017). Especialmente, la población metropolitana se concentra en la ciudad central (Huelva), con 145.115 habitantes, lo que representa el 34% del total de la población, correspondiendo el resto, 282.120 habitantes, a la Corona metropolitana. La distribución de la población en la corona metropolitana muestra una clara jerarquización y articulación espacial.

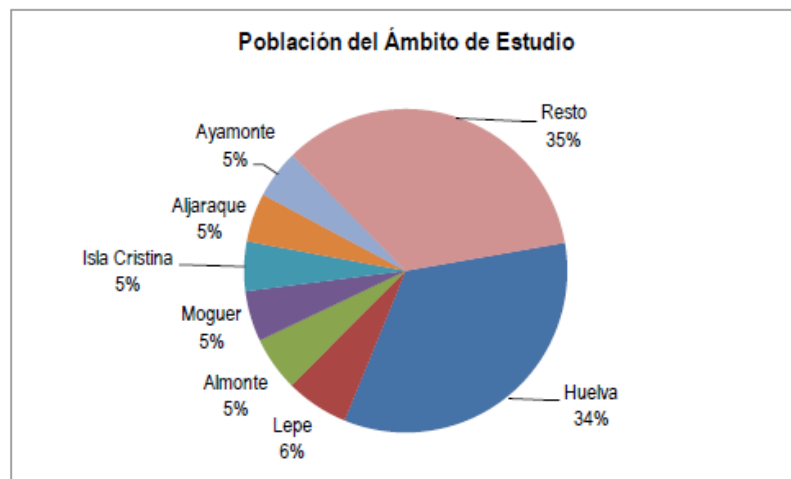


Ilustración 3: Población del ámbito de estudio. Datos 2017

La ciudad con mayor población del Área es Lepe, con 26.931 habitantes, perteneciente a la Costa Occidental es la única considerada como de tipo de medio, entre 25.000 y 40.000 habitantes. Por encima de los 20.000 habitantes se pueden identificar dos ciudades en el mismo sector Costa Occidental (Isla Cristina y Ayamonte), Moguer que pertenece a los denominados lugares colombinos, Almonte perteneciente al Condado y Aljaraque.

El apartado 8.7.2 se dedica al análisis de la dimensión de género, en concreto, en el punto 8.7.2.2 se analiza la evolución demográfica con enfoque de género quedando reflejado un 49,1% de hombres frente al 50,9 % de mujeres.

Género	Población	%
Mujer	181.381	50,9%
Hombre	174.890	49,1%
<b>TOTAL</b>	<b>356.271</b>	<b>100%</b>

Tabla 39: Encuestados por género  
Fuente: EDH19 y elaboración propia



En cuanto a la disponibilidad de carné de conducir, se aprecia como las mujeres disponen menos carnés/licencias en todas las modalidades: el 32% de mujeres no tienen ningún tipo de carné frente al 14% de hombres sin carné. De carné de coche, dispone el 70% de los hombres frente al 64% de las mujeres.

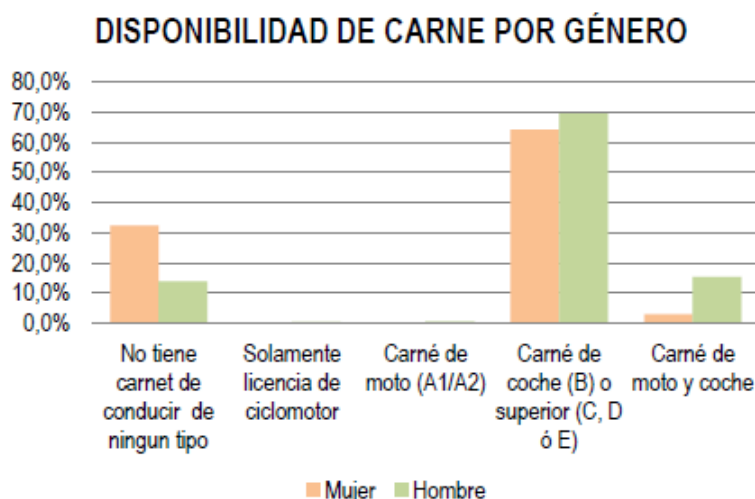


Ilustración 51: Disponibilidad de carné por Género  
Fuente: EDH19 y elaboración propia

El número de personas que viaja es muy similar entre hombres y mujeres (alrededor del 50% cada uno). De los que no viajan las mujeres son más numerosas (un 59% frente al 41% de hombre).

GÉNERO	VIAJAN	%	NO VIAJAN	%	Total
Mujer	145.163	49%	36.218	59%	181.381
Hombre	149.985	51%	24.905	41%	174.890
<b>Total general</b>	<b>295.148</b>	<b>100%</b>	<b>61.123</b>	<b>100%</b>	<b>356.271</b>

Tabla 40: Encuestados Viajan o no según Género  
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Los encuestados que viajan realizan un total de 889.896 viajes. Estos viajes lo realizan 295.148 personas. Las mujeres realizan una media de 3,11 viajes/día frente a los 2,92 que realizan los hombres:

GÉNERO	VIAJES	PERSONAS QUE VIAJAN	MEDIA VIAJES PERS.
Mujer	451.824	145.163	3,11
Hombre	438.071	149.985	2,92
<b>Total general</b>	<b>889.896</b>	<b>295.148</b>	<b>3,02</b>

Tabla 41: Media de Viajes por persona según Género  
Fuente: EDH19 y elaboración propia



Las diferencias más significativas en cuanto al modo de transporte utilizado por hombres y mujeres:

- A pie se desplazan un 5% más de mujeres que de hombres.
- La bicicleta la usan más los hombres que las mujeres (un 72,8% de hombre y un 27,2% de mujeres).
- El transporte público es utilizado en mayor medida por las mujeres que por los hombres (57,2% de mujeres y un 42,8% de hombres).
- El uso del vehículo privado es más usual en los hombres que en las mujeres (52,3% de hombres y 47,7% de mujeres).
- Por último, el resto de modos (taxi, tren, transporte empresa, etc.) lo utilizan más los hombres que las mujeres (52,1% los hombres y 47,9% las mujeres).

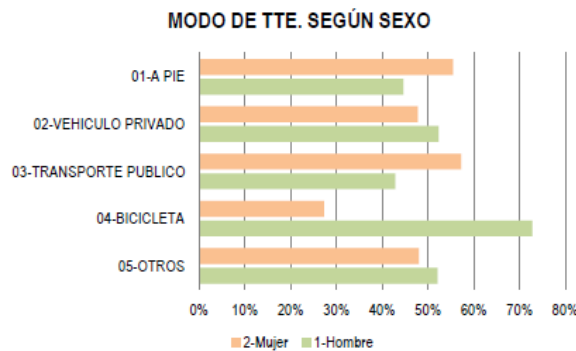


Ilustración 52: Modo de Transporte utilizado según Género  
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Respecto al motivo del viaje:

- Trabajo: los hombres viajan más por trabajo que las mujeres (un 56,9% los hombres y un 43,1% las mujeres).
- Gestiones de trabajo: en este caso los hombres viajan bastante más que las mujeres (un 67,2% los hombres y un 32,8% las mujeres).
- Estudios: por este motivo, al igual que anteriormente, viajan algo más los hombres que las mujeres (un 55% de hombres y un 45% de mujeres).
- Compras: por este motivo viajan más las mujeres que los hombres (un 58,9% las mujeres y un 41,1% los hombres).
- Médico: viajar por este motivo es más usual en las mujeres que en los hombres (un 60,7% las mujeres y un 39,3% los hombres).

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 6/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



- Asunto personal: los viajes por este motivo se reparten de forma casi idéntica entre hombres y mujeres (50,7% las mujeres y 49,3% los hombres).
- Ocio: este motivo es más frecuente en los hombres que en las mujeres (58,6% los hombres y 41,4% las mujeres).
- Acompañar al colegio: la mayoría de las personas que viajan por este motivo son mujeres (un 64,7% frente al 35,3% de los hombres).

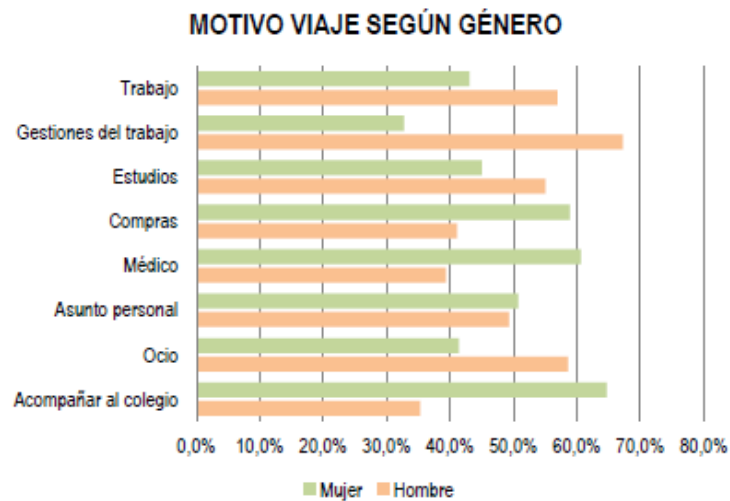


Ilustración 53: Motivo Viaje por Género  
Fuente: EDH19 y elaboración propia

En general, los motivos de no uso del transporte público no arrojan diferentes distribuciones según se trate de un género u otro.

- Se puede apreciar cómo el 41,7% de las encuestadas y el 41,3% de los encuestados no utilizan el transporte público como modo principal de desplazamiento debido a que es menos cómodo.
- El 29,2% de las encuestadas y el 27,1% de los encuestados no utilizan el transporte público como modo principal de desplazamiento debido a la cercanía al destino.
- También son importantes los motivos “Tarda más” y “Malos horarios” con valores en torno al 10% para ambos géneros.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 7/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



### % MOTIVO NO USO T. PÚBLICO SEGÚN GÉNERO

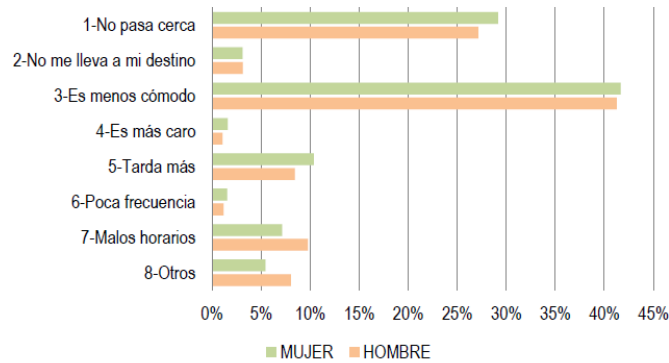


Ilustración 54: % Motivos no uso Transporte Público según Género  
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Por último, el 75% de las mujeres no utilizan el vehículo privado porque no disponen de carné o automóvil disponible, mientras que el porcentaje de hombres asciende a 64%.

### % MOTIVO NO USO T. PRIVADO SEGÚN GÉNERO

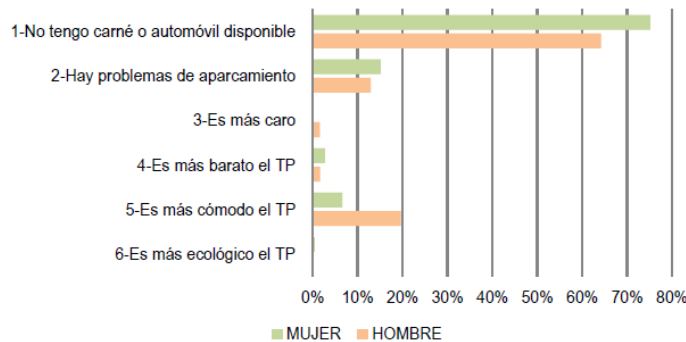


Ilustración 55: % Motivos no uso Transporte Privado según Género  
Fuente: EDH19 y elaboración propia

Existe gran cautividad del transporte público, donde más de la mitad de los usuarios no disponen de carné de conducir o vehículo privado. Según el género, las mujeres se desplazan más que los hombres y utilizan en mayor medida el transporte público (57,2% de mujeres y un 48,8% de hombres), sin embargo, son más cautivas. Sólo el 27% de los usuarios de la bicicleta son mujeres. Además, habitualmente viajan acompañadas, ya que se responsabilizan de acompañar a otras personas (previsiblemente mayores a su cargo o hijos al colegio).

A partir de las conclusiones resultantes del diagnóstico se realiza una proyección a medio y largo plazo de la población, contemplando los horizontes temporales del Plan: 2018-2020 y 2020-2026. Esta proyección se

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 8/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



realiza teniendo en cuenta las principales variables socioeconómicas, como son población, empleo, motorización, actividad económica, educación o nivel de renta.

El crecimiento y decrecimiento de la población para todo el horizonte temporal contemplado queda reflejado en el siguiente gráfico, donde a la pirámide del 2018 se ha superpuesto a la población considerada para el 2026:

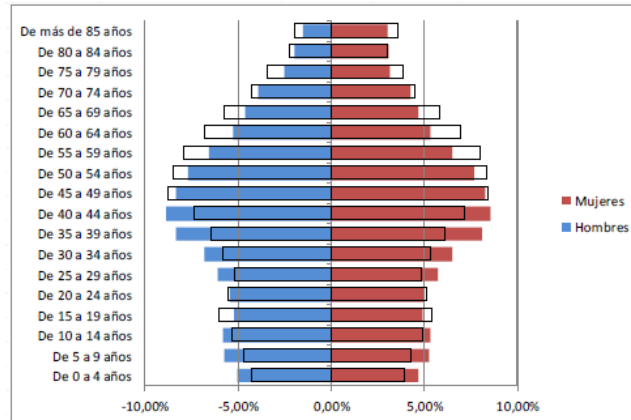


Tabla 52: Evolución pirámide poblacional de la provincia de Huelva. Superposición año 2018 y 2026. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

La evolución de la estructura poblacional es determinante para la planificación del transporte, teniendo en cuenta el posible aumento o disminución de la población dependiente de transporte público.

En el caso de Huelva se observa que se producirá un envejecimiento paulatino de la población, aumentado la población de más de 45 años, y en particular, de manera más acusada, la franja de 55 a 69 años, tanto en el caso de hombres como de mujeres. De modo anecdótico se produce un aumento de la franja de población comprendida entre los 15 y 19 años, los cuales también son en gran medida población dependiente del transporte público al no poder optar al permiso de conducción hasta los 18 años.

Por lo tanto, la prospectiva prevé un incremento importante de la población dependiente del transporte público, por lo que las medidas planteadas en el Plan deben contemplarlo dentro de las actuaciones concretas que se impulsen.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 9/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	





PROYECCIÓN POBLACIÓN ACTIVA POR GRUPOS DE EDAD

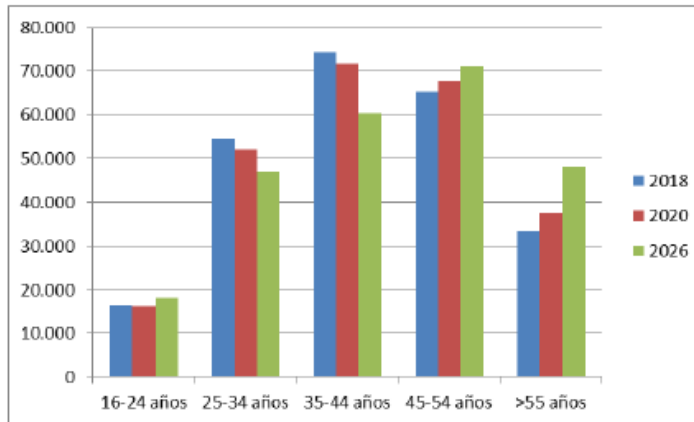


Tabla 56: Proyección de población activa por grupos de edad. (Datos 2018, 2020 y 2026)  
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA.

Del análisis socioeconómico se deduce que la población se encuentra equilibrada en cuanto al género, estancada en su evolución y envejeciendo en los últimos años.

Respecto a los resultados del trabajo de campo de la movilidad en el área metropolitana, la perspectiva de género arroja las siguientes conclusiones: Las mujeres se desplazan más que los hombres, utilizan en mayor medida el transporte público (57,2% de mujeres y un 48,8% de hombres) y son más cautivas: De la población que no dispone de carné de conducir, el 71% son mujeres frente al 29% de hombres y según la disponibilidad de vehículo privado, el 51,2% de los hombres disponen de vehículo privado frente al 48,8% de las mujeres. Sólo el 27% de los usuarios de la bicicleta son mujeres. Además, habitualmente viajan acompañadas, ya que se responsabilizan de acompañar a otras personas (previsiblemente mayores a su cargo) o acompañar a los hijos al colegio.

En el apartado 14.4 Sistema de Seguimiento y Evaluación, se recogen los indicadores que permitirán medir desde una perspectiva de género, el alcance de las mejoras obtenidas y que se evaluarán una vez se haya implementado el Plan a nivel comarcal: Participación de la mujer en el uso de la bicicleta pública y participación del hombre en el uso del transporte público.

El PTMHU tiene como meta lograr un transporte accesible, igualitario y socialmente responsable para el ámbito y su sociedad, por lo que estos datos serán la base para el análisis propositivo del mismo.



#### **4. VALORACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCORPORACIÓN DE MEDIDAS.**

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible se configura como una herramienta fundamental para seguir avanzando en la consecución de la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres, procurando implementar las medidas que palién en lo posible las carencias que en este contexto puedan existir.

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

Tras el análisis de la perspectiva de género en el PTMHU se llega a una serie de conclusiones que servirán para detectar los problemas de la movilidad diferenciada entre hombres y mujeres y permitirá proponer y aplicar una serie de medidas para reducir las desigualdades detectadas.

Entre las conclusiones detectadas se encuentran:

- Bajo uso del transporte público 2,2%, debido a las bajas frecuencias y limitación de horarios, aunque es utilizado en mayor medida por mujeres que por hombres.
- Crecimiento de la motorización del 6,5% en los últimos 5 años frente a un estancamiento de la población del -0,1%, siendo el vehículo privado más usado por hombres que por mujeres.
- Falta de carriles reservados para el transporte público, dependencia de la infraestructura viaria compartida con vehículo privado.
- Escasa disponibilidad de información para la planificación. La información al usuario del transporte público es también deficitaria.
- Descoordinación de horarios del transporte público con los principales equipamientos del área.
- Falta de infraestructura ciclista, participación en el reparto modal del 0,5% detectándose una gran desigualdad en su uso entre hombres y mujeres (un 72,8% de hombre y un 27,2% de mujeres).
- Las mujeres son más cautivas del transporte público. El 75% de las mujeres no utilizan el vehículo privado porque no disponen de carné o automóvil disponible. A pie se desplazan un 5% más de mujeres que de hombres.

Entre las actuaciones y objetivos propuestos por el PTMHU para reducir las desigualdades de género detectadas, se encuentran:

- La promoción del teletrabajo.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 11/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



- Impulso del transporte en bicicletas y vehículos de movilidad personal en el transporte público. Sistema de préstamos y aparcamientos de bicicletas.
- Digitalización integrada de los sistemas de información del transporte público (web y apps única de información) y empleo de sistemas inteligentes de transporte para mejorar la movilidad y la seguridad vial mediante soluciones tecnológicas telemáticas, etc.
- Mejora de la accesibilidad universal al transporte público: Itinerarios, paradas, estaciones y flotas.
- Desarrollo de infraestructuras de plataforma reservada para el transporte público de autobús urbano y metropolitano: carriles bus y plataformas reservadas.
- Consolidación de la red estructurante de itinerarios ciclistas y vías verdes ciclopeatonales.
- Creación de itinerarios peatonales completos, seguros y accesibles a los principales equipamientos públicos.
- Creación de nuevas líneas metropolitanas que se adapten mejor a la demanda y estacionalidad.
- Integración del sistema tarifario.
- Seguridad vial/Siniestralidad.
- Coordinación entre municipios y entre las áreas de transporte y movilidad y urbanismo de los ayuntamientos para una mejor planificación espacial, etc. Fomento de la intermodalidad entre los distintos medios de transporte público.

Además de todas las medidas propuestas por el plan que producirán un efecto positivo respecto a las desigualdades que se han analizado, puede ser interesante valorar las ideas propuestas por el comité de expertos que han participado en el análisis, para reforzar el papel de la mujer en este plan. Dichas ideas son:

- 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.
- Favorecer la “caminabilidad” y la seguridad hasta paradas de transporte público.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 12/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



- Intermodalidad, dado que las mujeres realizan más viajes en transporte público, mayoritariamente viajes cortos y encadenados, o tipos concretos de viaje, señalándose particularmente la “movilidad del cuidado”.

En resumen, entendemos que el desarrollo de este Plan causará un impacto favorable sobre las mujeres que, como usuarias, disfrutarán de unos servicios acorde con las infraestructuras planificadas, atenuando la desigualdad existente entre ambos sexos en el uso de las infraestructuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

Vº.Bº. DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD Y

Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

TRANSPORTES

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner

Fdo. e- Felipe Arias Palma

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	15/02/2023	PÁGINA 13/13
VERIFICACIÓN	Pk2jmMRNUG6JDD6GRS9ESJM9DCC4MX	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

Exp. 9421

**OBSERVACIONES DE LA UNIDAD DE IGUALDAD DE GÉNERO AL INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO DEL BORRADOR DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

**1. FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME.**

1.1 Contexto Legislativo.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, es responsabilidad del órgano directivo o entidad instrumental emisora de la norma o plan, la elaboración de un informe que dé cuenta del impacto que, previsiblemente, la misma pudiera causar por razón de género. Por otra parte, según estipula dicho Decreto y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto 275/2010, de 27 de abril, por el que se regulan las Unidades de Igualdad de Género en la Administración de la Junta de Andalucía, corresponde a estas el asesoramiento a los órganos competentes de la Consejería en la elaboración de los citados informes, formulando las observaciones a los mismos y valorando su contenido.

1.2 Objeto del presente Informe.

Al amparo de esta atribución de funciones, la Unidad de Igualdad de Género de esta Consejería emite el presente Informe de Observaciones y recomendaciones al Informe sobre el impacto de género en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible, de fecha 15 de febrero de 2023, con la finalidad de que incorpore las recomendaciones realizadas y modifique el texto normativo, si fuera el caso, antes de su aprobación, garantizando así un impacto positivo de la norma en la igualdad de género.

**2. OBSERVACIONES SOBRE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA.**

Mediante Acuerdo de 1 de julio de 2014 el Consejo de Gobierno aprueba la formulación del Plan de Movilidad Sostenible del Área de Huelva. Según se indica en el propio Plan se *“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 combustibles alternativos, 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”*.

El artículo 6 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, establece en su apartado 1 que los poderes públicos de Andalucía incorporarán la evaluación del impacto de género en el desarrollo de sus competencias, para garantizar la integración del principio de igualdad entre hombres y mujeres. Asimismo, en su apartado 2 determina que todos los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Consejo de Gobierno incorporarán, de forma efectiva, el objetivo de la igualdad por razón de género, estableciéndose para ello que en el proceso de tramitación de esas decisiones deberá emitirse por parte de quien reglamentariamente corresponda, un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas. Este informe de evaluación del impacto

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA	20/02/2023	PÁGINA 1/6
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ		
VERIFICACIÓN	Pk2jmHA9FYJR867FFJB8KEDFUYN6M	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



deberá ir acompañado de indicadores pertinentes en género, mecanismos y medidas dirigidas a paliar y neutralizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre las mujeres y los hombres, así como a reducir o eliminar las diferencias encontradas, promoviendo de esta forma la igualdad entre los sexos.

En cumplimiento de esta previsión legal, la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, como órgano competente para la tramitación del Plan, emite con fecha 15 de febrero de 2023 informe sobre el impacto de género. En este informe se contempla el Plan como un *“instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de la ciudad”*. Con el mismo se pretende *“alcanzar un nuevo equilibrio en los medios de transporte que concurren en el Área Metropolitana de Huelva, de modo que se refuerce el papel de los más benignos y eficientes social y ambientalmente como el peatón, la bicicleta y el transporte público, los modos no motorizados y el uso de combustibles alternativos, 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 sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea”*.

Asimismo, se reconoce que las políticas de planificación del transporte no son neutrales, implicando efectos diferentes en hombres y mujeres habida cuenta de sus diferencias en condiciones, situaciones y necesidades. Será necesario analizar la movilidad bajo la perspectiva de género para la detección y evaluación de los problemas en aras de alcanzar una mejora en los desplazamientos eliminando las dificultades que en este ámbito afectan a las mujeres.

Se ha de destacar y valorar positivamente la incorporación en el informe de resultados de estudios 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.

En efecto y coincidiendo con lo contemplado en el informe, se trata de regular un ámbito cuyo destinatario final de intervención son personas físicas (hombres y mujeres), siendo así un Plan que influye en el acceso y control de recursos por parte de mujeres y hombres, por lo que debe considerarse que es PERTINENTE al género.

### 3. OBSERVACIONES SOBRE LAS DESIGUALDADES IDENTIFICADAS.

El artículo 6.3 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la Igualdad de género en Andalucía establece que el *“informe de evaluación de impacto de género irá acompañado de indicadores pertinentes en género, mecanismos y medidas dirigidas a paliar y neutralizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre las mujeres y los hombres, así como a reducir o eliminar las diferencias encontradas, promoviendo de esta forma la igualdad entre los sexos”*.

Reiterando positivamente su inclusión, el *“Informe sobre el impacto de género en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible”* emitido por la Dirección General de Movilidad y Transportes aporta estudios, datos estadísticos y gráficas desagregadas por sexos que permiten observar las diferencias entre hombres y mujeres en diversas áreas de actuación.

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ	20/02/2023	PÁGINA 2/6
VERIFICACIÓN	Pk2jmHA9FYJR867FFJB8KEDFUYN6M	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



Así pues, se contempla la evolución demográfica, y centrándose en actuaciones destacadas para el Plan como (EDH19 y elaboración propia):

- Disponibilidad de carné de conducir. El 32% de las mujeres no dispone de ningún tipo de carné frente al 14% de hombres sin carné. En lo referente al carné de coche, tienen el 70% de los hombres frente al 64% de las mujeres.
- Personas que viajan. Es similar el número de hombres y mujeres que viajan, siendo superior el número de mujeres en el grupo de personas que no realizan viaje alguno.
- Número de viajes. Entre los encuestados que viajan las mujeres realizan una media de 3,11 viajes/día frente a los 2,92 que realizan los hombres.
- Modo de transporte según sexo. Se aprecian aquí diferencias significativas por razón de sexo. A pie se desplazan un 5% más de mujeres que de hombres. La bicicleta la usan un 72,8% de hombres frente al 27,2% de mujeres). El transporte público es utilizado en mayor medida por las mujeres (52,3% hombres y 47,7% mujeres). El resto de modos (taxi, tren, transporte empresa, etc.) lo utilizan más los hombres que las mujeres (52,1% hombres y 47,9% mujeres).
- Motivo del viaje. Se constatan también aquí las diferencias entre hombres y mujeres. Los hombres viajan más por motivos de "Trabajo" (56,9% hombres y 43,1% mujeres). Por "Gestiones de trabajo" también es superior el porcentaje de hombres siendo bastante acentuada la diferencia (67,2% hombres y 32,8% mujeres). Por necesidades de estudios son los hombres los que más viajan (55% hombres y 45% mujeres). Para la realización de "Compras" las mujeres superan a los hombres (58,9% mujeres y 41,1% hombres). Si de acudir al "Médico" se refiere las mujeres tienen un mayor porcentaje en este ámbito (60,7% mujeres y 39,3% hombres). En los viajes por "Asuntos personales" presentan un reparto similar hombres y mujeres. El "Ocio" como motivo de desplazamiento es superior entre los hombres y ocurre de forma inversa en motivo "Acompañar al colegio".
- Motivos de no uso del transporte público. En este estudio no se aprecian diferencias significativas entre los sexos, siendo similares las razones: menos cómodo, cercanía del destino, tardanza, malos horarios...
- Motivos de no uso de transporte privado. Aquí se observa que el 75% de las mujeres no utiliza el vehículo privado por no disponer de carné o automóvil frente al 64% de hombres en esta situación

Como conclusiones el informe destaca la gran "cautividad" que supone el transporte público dado que más de la mitad de los usuarios no dispone de carné de conducir o vehículo privado. Siendo las mujeres las que más se desplazan en el transporte público (57,2% mujeres y 48,8% hombres) son ellas las más "cautivas".

A la luz de estos resultados y en orden a lograr un transporte accesible, igualitario y socialmente responsable el Plan prevé un Sistema de Seguimiento y Evaluación con indicadores que permitirán medir desde una perspectiva de género el alcance de las mejoras obtenidas una vez se haya desarrollado el Plan a nivel comarcal: Participación de la mujer en el uso de la bicicleta pública y participación del hombre en el uso del transporte público.

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA	20/02/2023	PÁGINA 3/6
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ		
VERIFICACIÓN	Pk2jmHA9FYJR867FFJB8KEDFUYZN6M	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



#### 4. TRANSVERSALIDAD DEL PRINCIPIO DE IGUALDAD.

El artículo 5 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, establece que “*los poderes públicos potenciarán que la perspectiva de la igualdad de género esté presente en la elaboración, ejecución y seguimiento de las disposiciones normativas, de las políticas en todos los ámbitos de actuación, considerando sistemáticamente las prioridades y necesidades propias de las mujeres y de los hombres, teniendo en cuenta su incidencia en la situación específica de unas y otros, al objeto de adaptarlas para eliminar los efectos discriminatorios y fomentar la igualdad de género*”.

En el Plan se observa que el principio de igualdad de género ha sido incorporado en la elaboración, desarrollo y evaluación del Plan. Se establecen como “Valores” propios inspiradores del Plan “*la transparencia, participación, gobernanza, impulso de la igualdad de género, sostenibilidad medioambiental, mejora de la salud y accesibilidad universal*” (apartado 3, página 12) y se incluye la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía dentro del marco jurídico tenido en cuenta para su elaboración (apartado 5, página 15). Se incluyen en el Sistema de Seguimiento y Evaluación (apartado 14.4, página 208) dos indicadores alineados con la movilidad desde una perspectiva de género (participación de la mujer en el uso de la bicicleta pública y participación del hombre en el uso del transporte público).

Así pues, el Plan se configura como una herramienta para la consecución de la igualdad real y efectiva entre hombres y mujeres y las medidas que contribuyan a este objetivo están presentes a lo largo del mismo.

#### 5. MEDIDAS INCORPORADAS PARA GARANTIZAR LA IGUALDAD.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, el “*informe de evaluación de impacto de género irá acompañado de indicadores pertinentes en género, mecanismos y medidas dirigidas a paliar y neutralizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre las mujeres y los hombres, así como a reducir o eliminar las diferencias encontradas, promoviendo de esta forma la igualdad entre los sexos*”.

En este ámbito, el informe de la Dirección General de Movilidad y Transportes indica que tras el análisis de la perspectiva de género en el Plan se llega a una serie de conclusiones que ponen de manifiesto problemas de movilidad diferenciada entre hombres y mujeres y que permitirán aplicar medidas para reducir estas desigualdades.

Entre las actuaciones y objetivos propuestos se relacionan:

- La promoción del teletrabajo.
- Impulso del transporte en bicicletas y vehículos de movilidad personal en el transporte público.
- Digitalización integrada de los sistemas de información del transporte público.
- Mejora de la accesibilidad universal al transporte público.
- Desarrollo de infraestructuras de plataforma reservada para el transporte público de autobús.
- Consolidación de la red de itinerarios ciclistas y vías verdes.

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA	20/02/2023	PÁGINA 4/6
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ		
VERIFICACIÓN	Pk2jmHA9FYJR867FFJB8KEDFUYZN6M	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	





- Creación de itinerarios peatonales completos, seguros y accesibles.
- Integración del sistema tarifario.
- Seguridad vial/Siniestralidad.
- Coordinación entre municipios y entre las áreas de transporte y movilidad y urbanismo de los ayuntamientos.

Asimismo, contempla el informe otras medidas que el comité de expertos participante en el análisis ha considerado en orden a reforzar el papel de la mujer en este Plan:

- Cursos para aprender a montar en bicicleta dirigidos a mujeres.
- Medidas relacionadas con la seguridad: botones de emergencia en estaciones, mejora de la iluminación, etc.
- Favorecer la “caminabilidad” y la seguridad hasta paradas de transporte público.
- Intermodalidad.

Sin perjuicio de reconocer y valorar positivamente las medidas propuestas, a continuación se sugieren otras actuaciones que desde la perspectiva de género se podrían incluir:

- En el apartado 14.4 *Sistema de Seguimiento y Evaluación* del Plan, se indica que la implantación del Plan implica un cambio de los hábitos en la movilidad de la población. Estos hábitos se cuantificarán a través de indicadores de movilidad y con el control de estos indicadores se comprobará el cumplimiento de los objetivos y el grado de implantación de las medidas y su eficacia. Entre los grupos de indicadores se han incluido, para apreciar el impacto favorable en la lucha contra la desigualdad, el *porcentaje de participación de la mujer en el uso de la bicicleta pública* y el *porcentaje de participación del hombre en el uso del transporte público*. Si bien se valora positivamente esta inclusión, 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.
- En el apartado 14.4.3 *Órganos de gestión de seguimiento y evaluación*, se contemplan como órganos encargados de las actuaciones de supervisión a un Comité Técnico y un Comité de Dirección. Al respecto, debemos recordar lo establecido en el artículo 11 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía en relación con la representación equilibrada de mujeres y hombres en la composición de los órganos colegiados.

Por último, procedemos a recordar que de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, los poderes públicos de Andalucía, para garantizar de modo efectivo la integración de la perspectiva de género en su ámbito de actuación, deberán:

- “a) Incluir sistemáticamente la variable sexo en las estadísticas, encuestas y recogida de datos que realicen.*
- b) Incorporar indicadores de género en las operaciones estadísticas que posibiliten un mejor conocimiento de las diferencias en los valores, roles, situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, su manifestación e interacción en la realidad que se vaya a analizar.*

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ	20/02/2023	PÁGINA 5/6
VERIFICACIÓN	Pk2jmHA9FYJR867FFJB8KEDFUYN6M	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



c) Analizar los resultados desde la dimensión de género.

d) Analizar y cuantificar el valor de los cuidados”.

Asimismo, se recomienda tener en cuenta lo previsto por la citada Ley 12/2007, de 26 de noviembre, que en su Capítulo V dedicado a las *Políticas de promoción y atención a las mujeres*, concretamente en su artículo 50. *Planeamiento urbanístico, vivienda y transporte*, establece:

“ 4.Las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población.

5. La Administración de la Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres. De los resultados de la investigación se dará traslado al Consejo Andaluz de Participación de las Mujeres.”

## 6. LENGUAJE.

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 un lenguaje 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 visibilización 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.

La Unidad de Género de la Consejería de Fomento,

Articulación del Territorio y Vivienda.

En Sevilla, a la fecha de la firma electrónica.

LA ASESORA TÉCNICA

Fdo.: Rosario Isabel Sosa Ocaña

VºBº LA JEFA DE SERVICIO DE LEGISLACIÓN

Fdo.: Ana M.ª Vázquez Gómez

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA	20/02/2023	PÁGINA 6/6
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ		
VERIFICACIÓN	Pk2jmHA9FYJR867FFJB8KEDFUYN6M	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

**ACTA DE INFORME DEL CONSEJO ANDALUZ DE GOBIERNOS LOCALES SOBRE  
EL “PROYECTO DE PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE  
HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE”**

En Sevilla, a **17 de marzo de 2023**, la Secretaria General del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, [REDACTED], con la asistencia técnica del Director del Departamento de Gabinete Técnico y Comisiones de Trabajo de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, [REDACTED], y de la técnico del referido Departamento, [REDACTED], comprobado que se ha seguido el procedimiento establecido en el Decreto 263/2011, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Funcionamiento del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, conforme al Acuerdo de delegación de funciones adoptado por el Pleno del Consejo el 11 de octubre de 2011, y analizadas las observaciones planteadas, ACUERDA emitir el siguiente Informe:

**“INFORME SOBRE EL PROYECTO DE PLAN DE TRANSPORTE  
METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE**

El Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, visto el borrador de proyecto de Plan citado, no formula observaciones al citado texto”.

LA SECRETARIA GENERAL,

[REDACTED]

[REDACTED]

## PROPUESTA INFORME DE INCIDENCIA EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

### 1. ANTECEDENTES

Con fecha 17 de enero de 2023 tiene entrada en este órgano directivo escrito de la Dirección General de Movilidad y Transportes mediante el que, conforme a los artículos 48 y 49 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, se solicita informe sobre la incidencia territorial del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible. (PTMHU)

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó en su sesión de 1 de julio de 2014 (BOJA número 134, de 11 de julio) formular el “Plan de Movilidad Sostenible del Área de Huelva”. Concluida la redacción del Plan, fue sometido al trámite de información pública y audiencia mediante Resolución de 11 de febrero de 2022 de la Dirección General de Movilidad y Transportes.

### 2. OBJETO Y ALCANCE DEL INFORME

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva es un instrumento de planificación sectorial considerado, por su repercusión sobre las actividades y relaciones en el territorio, Plan con Incidencia en la Ordenación del Territorio a los efectos de lo previsto en el Capítulo III del Título III de la Ley 7/2021, debiendo someterse, tal y como determina el artículo 49.4 de la misma, a informe sobre la incidencia territorial de sus determinaciones por parte del órgano competente en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

En aplicación de lo establecido en el artículo 48.2 de la referida Ley 7/2021, los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio deben incluir los siguientes contenidos:

- La expresión territorial del análisis y diagnóstico del sector.*
- La especificación de los objetivos territoriales a conseguir de acuerdo con las necesidades sectoriales y las directrices establecidas por los planes de ordenación del territorio para la planificación sectorial.*
- 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.*

En los artículos 55.1 y 56.1 de la mencionada Ley 7/2021 se establece el carácter vinculante del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) y de los Planes de Ordenación del Territorio de Ámbito Subregional para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio.

Conforme al artículo 12 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, se atribuyen a la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana, las competencias que en materia de ordenación del territorio corresponde ejercer a la Consejería.



FIRMADO POR	LUIS JOSE CONTADOR MARTIN	27/03/2023	PÁGINA 1/7
	ROCIO LOPEZ CHACON		
VERIFICACIÓN	Pk2jmXCHZCKFKD84RB8M3F2SKMRL83	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

De acuerdo con ello y en virtud de la Disposición Transitoria Tercera del citado Decreto 160/2022, la competencia para la emisión del informe recae en la persona titular de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de conformidad con el artículo 5.2.d) del Decreto 36/2014, de 20 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.

A efectos de la emisión del informe, la Dirección General de Movilidad y Transportes remite el expediente completo del plan, que consta de:

- 01. Documento Versión Final
- 02. Estudio Ambiental Estratégico
  - Anexo 1: Antecedentes
  - Anexo 2: Trabajo de campo
  - Anexo 3: Análisis de la situación actual
  - Anexo 4: Benchmarking
  - Anexo 5: Modelización
  - Anexo 6: Participación ciudadana
  - Anexo 7: Documento Inicial Estratégico
  - Anexo 8: Evaluación de Impacto en la Salud
  - Anexo 9: Análisis coste-beneficio y Multicriterio
  - Anexo 10: Fichas Descriptivas
  - Anexo 11: Consultas realizadas
  - Resumen no Técnico del EAE

### **3. INCIDENCIA EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO**

#### **3.1. Caracterización territorial.**

El ámbito del PTMHU está constituido por los 24 municipios siguientes: Aljaraque, Almonte, Ayamonte, Beas, Bollulos del Condado, Bonares, Cartaya, Gibrleón, Hinojos, Huelva, Isla Cristina, Lepe, Lucena del Puerto, Moguer, Niebla, Palma del Condado, Palos de la Frontera, Punta Umbría, Rociana del Condado, San Bartolomé de la Torre, San Juan del Puerto, Trigueros, Valverde del Camino y Villablanca. Dicho ámbito, según consta en la documentación del plan, contaba en 2017 con un total de 427.235 habitantes.

De estos municipios, ocho forman parte del Plan de Ordenación del Territorio del ámbito de Doñana (Almonte, Bollulllos, Bonares, Hinojos, Lucena, Moguer, Palos y Rociana), seis están integrados en el Plan de ordenación del territorio del Litoral Occidental de Huelva (Ayamonte, Cartaya, Isla Cristina, Lepe, Punta Umbría y Villablanca). Los municipios de Aljaraque, Gibrleón, Huelva, Moguer, Palos, Punta Umbría, San Juan del Puerto y Trigueros integran el Centro Regional de Huelva conforme al sistema de ciudades definido en el POTA y forman parte del Consorcio de Transportes Costa de Huelva junto a otros trece municipios: Almonte, Ayamonte, Beas, Bollulllos del Condado, Bonares, Cartaya, Hinojos, Isla Cristina, Lepe, Lucena, Rociana del Condado, San Bartolomé de la Torre y Villablanca.

FIRMADO POR	LUIS JOSE CONTADOR MARTIN		27/03/2023	PÁGINA 2/7
	ROCIO LOPEZ CHACON			
VERIFICACIÓN	Pk2jmXCHZCKFKD84RB8M3F2SKMRL83	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>		

Por su parte, Niebla, Palma del Condado y Valverde del Camino han sido incorporados al estudio inicial del Plan de Transporte por ser municipios limítrofes que mantienen relación funcional con la aglomeración de Huelva.

### 3.2. Marco de referencia

Atendiendo a la planificación territorial vigente, el Plan de Transporte Metropolitano está afectado por los siguientes instrumentos de planificación derivados de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre:

- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, aprobado mediante Decreto 206/2006, de 28 de noviembre (BOJA nº 250 de 29 de diciembre de 2006).
- Plan de Ordenación del Territorio del Ámbito de Doñana, aprobado mediante Decreto 341/2003, de 9 de diciembre (BOJA nº22 de 3 de febrero de 2004).
- Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva, aprobado mediante Decreto 130/2006, de 27 de junio (BOJA nº136 de 17 de julio y 160 de 18 de agosto).

### 3.3. Valoración de la incidencia territorial

De conformidad con el artículo 48 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, 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.

Dado que el PTMHU incluye en su área de estudio ocho de los municipios pertenecientes al ámbito de Doñana y otros seis incluidos en el ámbito del Litoral Occidental de Huelva, son marco de referencia territorial de primer orden los correspondientes planes de ordenación del territorio de estos ámbitos subregionales, que regulan en su normativa las determinaciones relativas al sistema de transportes y comunicaciones.

El ámbito se completa con los municipios que integran el Centro Regional de Huelva definido en el sistema de ciudades establecido en el POTA, que participa de las sinergias urbanas del frente litoral y constituye el nodo principal de los desplazamientos del ámbito. Para la ordenación de este centro regional se formuló y se inició la tramitación del plan de ordenación del territorio de la aglomeración urbana de Huelva, plan que no llegó a aprobarse en su momento y está paralizado desde el año 2009, por lo que las propuestas esbozadas en aquel momento no deben ser consideradas como determinaciones de la planificación territorial, con independencia de que sean valoradas en el marco de la planificación sectorial .

Por último, el ámbito del Plan de transporte se completa con los municipios de Niebla, Palma del Condado y Valverde del Camino, que se incluyen por su relación de funcionalidad y movilidad con la aglomeración y la vinculación directa al eje viario Sevilla-Huelva

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.

FIRMADO POR	LUIS JOSE CONTADOR MARTIN		27/03/2023	PÁGINA 3/7
	ROCIO LOPEZ CHACON			
VERIFICACIÓN	Pk2jmXCHZCKFKD84RB8M3F2SKMRL83	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>		



### 3.3.1 Análisis del contenido específico en materia de ordenación del territorio (art. 48 de la LISTA)

a) Expresión territorial del análisis y diagnóstico del sector

El PTMHU incluye en el *Anexo 3 Análisis de la situación actual*, la caracterización del ámbito territorial del plan como un sistema de carácter polinuclear, con núcleos principales en el interior y secundarios, con marcada tendencia al crecimiento, en la costa.

El análisis del ámbito territorial se realiza teniendo en cuenta las relaciones de funcionalidad y movilidad de los municipios a partir del estudio de las distintas variables que inciden en la planificación: demografía, actividad económica, evolución territorial y urbanística, accesibilidad al sistema de infraestructuras y transportes, accidentalidad, movilidad y aspectos medioambientales.

b) Objetivos territoriales.

Los objetivos estratégicos del PTMHU desarrollados en el Plan de Acción y definidos a partir de los problemas, necesidades y retos detectados tras el análisis y diagnóstico, son los siguientes:

- Prevención/mitigación del cambio climático (reducción de emisiones de gases efecto invernadero, aumento de la eficiencia energética y fomento de energías alternativas)
- Resiliencia/adaptación al cambio climático (reducción del riesgo asociado al cambio climático).
- Cumplimiento de umbrales ambientales (límites establecidos en la legislación vigente).
- Seguridad vial (reducción de los niveles de siniestralidad).
- Accesibilidad metropolitana (reducción de los tiempos de viaje en transporte público).
- Sostenibilidad financiera.

Para abordar estos objetivos estratégicos, que se han desarrollado mediante los correspondientes objetivos específicos, se establecen seis líneas estratégicas encaminadas a poner freno a los problemas de movilidad del área, que se alinean con los establecidos por el POTA para el sistema de articulación regional, a saber: aumentar la participación del transporte público en los flujos de transporte y avanzar en la constitución de un sistema de transporte ambientalmente sostenible. Asimismo, y descendiendo en el nivel de detalle, coinciden con los establecidos por el POT del ámbito de Doñana, dirigidos a favorecer la interconexión por transporte público de todas las cabeceras municipales y la adecuación de las instalaciones a la demanda, y con los establecidos en el POT del Litoral Occidental de Huelva encaminados a integrar y complementar los distintos modos de transporte.

c) Justificación de la coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial.

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. En este sentido, aunque el documento incluye en el *Anexo 1, Antecedentes*, un epígrafe titulado Instrumentos de Ordenación del Territorio, el contenido del mismo se limita a incorporar un cuadro resumen de las determinaciones territoriales básicas del POTA y de los planes subregionales, sin que en ningún caso se llegue a analizar la coherencia de las propuestas de estos planes con las del Plan de Transporte.

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

FIRMADO POR	LUIS JOSE CONTADOR MARTIN	27/03/2023	PÁGINA 4/7
	ROCIO LOPEZ CHACON		
VERIFICACIÓN	Pk2jmXCHZCKFKD84RB8M3F2SKMRL83	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

establecidas en el POTA y, en su caso, justificar que las desviaciones contribuyen en mejor manera a los objetivos globales.

En relación con la justificación de la coherencia con los planes de ordenación del territorio de 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. Y en relación con el Plan de la aglomeración urbana de Huelva, tal como ya se ha expuesto, este Plan no llegó a aprobarse, por lo que sus propuestas no deben ser consideradas propiamente determinaciones de la planificación territorial, con independencia de que puedan ser valoradas en el marco de la planificación sectorial.

Asimismo, la adecuación del Plan de Transporte al POTA y a los planes subregionales también forma parte de los contenidos especificados en el artículo 20 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

El apartado se completa con una ficha resumen del planeamiento urbanístico vigente en cada uno de los municipios del ámbito.

### 3.3.2. Análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

El Plan de Transporte Metropolitano se encuadra entre los Planes de Transporte de Viajeros previstos por el POTA dentro del Programa de Actuación de la estrategia de Articulación Regional (AR\_02), que prevé para los centros regionales, entre los que se encuentra la aglomeración urbana de Huelva, la redacción de planes de transportes metropolitanos. El POTA establece como prioridades para estos planes de transporte la identificación de la red de transporte metropolitano en sus diferentes niveles, el fomento de los servicios de transporte público, el desarrollo de servicios ferroviarios y/o de metro y la coordinación con los servicios de transporte público de viajeros por carretera. Asimismo debe abordar la ordenación de infraestructuras y servicios para el transporte de mercancías e incorporar medidas de mejora del impacto energético, ambiental y paisajístico del transporte.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva describe en su apartado 8.6 El *Sistema de transporte*, la red de transporte en sus diferentes niveles, y en el apartado 13 *Plan de acción* muestra los objetivos y actuaciones propuestas para el fomento y la mejora del transporte público, la disminución del consumo energético y la contaminación y de lucha contra el cambio climático. 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. En el *Estudio Ambiental Estratégico* sí se incluye una breve referencia al Paisaje en el apartado 6.10 *Medio perceptual* (página 97) limitándose a señalar los tipos de paisajes presentes en el ámbito a partir de la clasificación de la REDIAM, y se apunta en el apartado 8.4.6 *Efectos sobre el medio perceptual*, que la creación de nuevas infraestructuras puede generar impacto sobre el paisaje, pero que debido a la pequeña magnitud de las mismas el efecto se considera nulo o compatible.

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 evalúen las cuestiones territoriales de interés y el efecto sobre ellas de las medidas de planificación a implantar. Este apartado no existe en el documento, aunque se podría considerar que la actuación complementaria 15, *Impulsar la realización y aplicación de planes de movilidad en centros generadores de viajes (LE6-04)*, cubre parcialmente este requisito en la medida que promueve la elaboración de planes de movilidad para las actividades y equipamientos que generen un significativo volumen de desplazamientos. Asimismo el sistema de

FIRMADO POR	LUIS JOSE CONTADOR MARTIN		27/03/2023	PÁGINA 5/7
	ROCIO LOPEZ CHACON			
VERIFICACIÓN	Pk2jmXCHZCKFKD84RB8M3F2SKMRL83	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>		





seguimiento establecido permite medir la consecución de resultados y evaluar el grado de cumplimiento de objetivos.

### 3.3.3. Análisis de la coherencia con los planes de ordenación del territorio subregionales.

En relación a este apartado hay que poner de manifiesto que dados los años transcurridos desde la aprobación de los planes subregionales vigentes en el ámbito, la mayor parte de las propuestas contenidas en ellos ya se han ejecutado, total o parcialmente, pero sobre todo, se han producido cambios en las directrices y el enfoque en materia de infraestructuras de transporte y movilidad que son la causa de que haya coincidencia en objetivos y diferencia en la forma de abordarlos.

#### a) Plan de ordenación del territorio del ámbito de Doñana (POTAD)

El ámbito del POTAD, aprobado mediante Decreto 341/2003, de 9 de diciembre, comprende los municipios de Almonte, Bollullos Par del Condado, Bonares, Hinojos, Lucena, Moguer, Palos de la Frontera, Rociana del Condado, Aznalcázar, Pilas, La Puebla del Río, Isla Mayor y Villamanrique de la Condesa.

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 pero que se puede interpretar que subyace en el Estudio Ambiental Estratégico en su apartado 8.4.6. *Efectos sobre el medio perceptual*, donde se considera que el impacto sobre el paisaje de las actuaciones previstas será mínimo porque las “plataformas reservadas se instalarán sobre viario existente y la construcción de vías ciclistas se adaptarán al perfil topográfico existente.”

Se ha realizado una comparativa entre las actuaciones enfocadas a la mejora de la movilidad, expuestas en el Plan de Acción del documento, detalladas en el *Anexo 10: Fichas Descriptivas*, y las propuestas del POTAD relativas al sistema de comunicaciones y transportes, y existe coherencia conceptual entre ambos, haciendo el plan de movilidad una apuesta decidida por la implantación de aparcamientos disuasorios, la ampliación de estacionamientos de bicicletas y la mejora de los accesos en los grandes centros atractores de viajes (Centros de visitantes de El Acebuche y Anastasio Senra y la aldea de El Rocío); igualmente se contempla la implantación de plataforma reservada de 27.500 metros sobre la A-483 Almonte-El Rocío-Matalascañas y un intercambiador en Punta Umbría.

#### b) Plan de ordenación del territorio del Litoral Occidental de Huelva (POTLOH)

El Plan de Ordenación del Territorio del Litoral Occidental de Huelva, aprobado mediante Decreto 130/2006, de 27 de junio, comprende los municipios de Ayamonte, Cartaya, Isla Cristina, Lepe, Punta Umbría, San Silvestre de Guzmán y Villablanca.

Dicho Plan establece las determinaciones relativas al sistema de comunicaciones y transporte del ámbito en los artículos 18 al 30 de su normativa, y propone una serie de objetivos que están englobados en líneas generales en los planteados por el plan de movilidad. Respecto a las propuestas viarias, una vez que ya han sido ejecutadas las principales conexiones previstas por el plan territorial, el plan de movilidad, siguiendo las líneas estratégicas establecidas, se centra en el establecimiento de un intercambiador en Punta Umbría, aparcamientos disuasorios en Ayamonte, Cartaya, Lepe e Isla Cristina y la consolidación de la red ciclista a partir de los corredores previstos entre los núcleos de varios municipios.

FIRMADO POR	LUIS JOSE CONTADOR MARTIN	27/03/2023	PÁGINA 6/7
	ROCIO LOPEZ CHACON		
VERIFICACIÓN	Pk2jmXCHZCKFKD84RB8M3F2SKMRL83	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

Asimismo, se prevé la implantación de una plataforma reservada Huelva-Punta Umbría que discurrirá por la carretera a-497, con una longitud de 13.575 metros entre Corrales y la entrada del núcleo de Punta Umbría.

Además de lo anterior, el Plan de Transporte, por su propio enfoque metropolitano, plantea una serie de actuaciones que afectan a los municipios que forman parte del centro regional de Huelva, donde se concentran los mayores desplazamientos, y se concretan en la mejora de los accesos al núcleo de Huelva mediante plataformas reservadas, la implantación de intercambiadores en la estación de autobuses de Huelva, el Puerto, Corrales y en la nueva estación de ferrocarril, así como en la generación de puntos de intermodalidad entre los buses interurbanos y las estaciones de ferrocarril de Gibrleón, San Juan del Puerto, Niebla y La Palma del Condado en las que se plantea la mejora de la accesibilidad.

#### 4. CONCLUSIONES

En relación a lo anteriormente expuesto, valorado el “*Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible*” en el marco establecido por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, se considera que el mismo es coherente con los objetivos y directrices de la planificación territorial vigente.

No obstante, el documento deberá completar sus determinaciones en el sentido expuesto en este informe, que responde a los contenidos especificados en el artículo 48 de la referida Ley 7/2021 para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio.

LA ASESORA TÉCNICA

VBº EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN  
SUBREGIONAL DEL LITORAL

Fdo: Rocio López Chacón

Fdo.: Luis J. Contador Martín

FIRMADO POR	LUIS JOSE CONTADOR MARTIN	27/03/2023	PÁGINA 7/7
	ROCIO LOPEZ CHACON		
VERIFICACIÓN	Pk2jmXCHZCKFKD84RB8M3F2SKMRL83	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

## INFORME DE INCIDENCIA EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

La Dirección General de Movilidad y Transportes de esta Consejería remite el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible, al objeto de que se emita informe de incidencia en la ordenación del territorio en el marco de lo establecido en el artículo 49 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

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.

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.

EL DIRECTOR GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO,  
URBANISMO Y AGENDA URBANA

Fdo.: José Andrés Moreno Gaviño



FIRMADO POR	JOSE ANDRES MORENO GAVIÑO	27/03/2023	PÁGINA 1/1
VERIFICACIÓN	Pk2jmCVCPDJP6LSG74MSJGC28TSNA	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

# PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

## INFORME DEL PROCESO Y CONTENIDOS DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y TRÁMITE DE AUDIENCIA

---



FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 1/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



## INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. RESULTADO DEL PERIODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA.....	6
3. ALEGACIONES RELATIVAS AL PTMHU. MODIFICACIONES PROPUESTAS.....	7
3.1. Ayuntamiento de Lepe.....	7
3.2. Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local.....	8
3.3. Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico.....	8
3.4. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Puertos del Estado.....	8
3.5. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaria General de Transportes y Movilidad. Dirección General de Transporte Terrestre.....	11
3.6. Consejería de Salud y Familias.....	11
3.7. Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo.....	11
3.8. Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior.....	11
3.9. Consejería de Hacienda y Financiación Europea. Secretaría General Técnica.....	12
3.10. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Oficina Española de Cambio Climático.....	12
3.11. Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades.....	12
3.11.1. Secretaria General Industria y Minas.....	12
3.11.2. La Secretaría General de Economía.....	13
3.12. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental. Unidad de Carreteras en Sevilla. .	14
3.13. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Secretaria General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático.....	14

## ANEXO I. LISTADO DE ENTIDADES A LAS QUE SE CONCEDEN TRÁMITE DE AUDIENCIA

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 2/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



## 1. INTRODUCCIÓN.

Mediante Acuerdo de 1 de julio de 2014, del Consejo de Gobierno, se aprobó la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible, como instrumento de ordenación y coordinación del sistema de transporte para su ámbito territorial.

El citado Acuerdo recoge en su apartado séptimo el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan, que corresponde a la Consejería de Fomento y Vivienda, actualmente Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, que en su Decreto de estructura orgánica 160/2022, de 9 de agosto, contempla en su artículo 10 que la Dirección General de Movilidad y Transportes, es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente.

La Ley 2/2003 de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía pone de manifiesto la necesidad de regular adecuadamente los desplazamientos de los ciudadanos en sus actividades cotidianas a lo largo de las grandes aglomeraciones urbanas. El transporte, como servicio de interés general necesario para el adecuado desarrollo socioeconómico del Área del Campo de Gibraltar, debe cumplir con los objetivos de favorecer y garantizar la intermodalidad, la movilidad y el bienestar social de las personas, la calidad del servicio y el desarrollo sostenible. Por tanto, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva pretende continuar introduciendo condiciones y características técnicas que orienten el desarrollo de los diferentes modos de transporte para contribuir al progreso social y conservación del medio ambiente.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva queda enmarcado en la política medioambiental y de transporte tanto mundial como europea que hace referencia a los principios de intermodalidad, tarificación y control de emisiones y permitirá desarrollar en el futuro un análisis energético y medioambiental que cuantifique las mejoras en el medio ambiente, la salud y el cambio climático a partir de las actuaciones que en este Plan de Movilidad se proponen. Tiene como objetivo ser el instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones que definan un sistema de movilidad sostenible de personas y mercancías en la aglomeración urbana del Huelva.

La meta a perseguir por el presente Plan es la definición de una hoja de ruta integral, que refleje una preocupación real sobre cómo debe desarrollarse el transporte como actividad sostenible en sí misma, pero también para apoyar la actividad económica y reforzar la cohesión social.

Tiene el reto de buscar la construcción de una estrategia amplia para mejorar los servicios e infraestructuras de transporte, basada en las redes de transporte existentes e incluyendo nuevas tecnologías y nuevos servicios relacionados con la movilidad metropolitana permitiendo avanzar en una nueva cultura que busca paliar en la mayor medida posible los efectos negativos de la movilidad. Ello promoviendo un transporte más ecológico, fundamentalmente, mediante la promoción del transporte público y de la movilidad no motorizada mediante el uso de la bicicleta y el fomento de los

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 3/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



desplazamientos peatonales. Se contribuirá de este modo a una mejora substancial del medio ambiente o, al menos, frenando su deterioro.

Así mismo, según el apartado primero del Acuerdo de Formulación el Plan tendrá la consideración de Plan con Incidencia en la Ordenación del Territorio a los efectos previstos en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, derogada por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía que unifica la legislación en materia de ordenación del territorio y urbanismo. En consecuencia, el marco legal para la redacción y tramitación de este plan con incidencia en el territorio se establece en el Capítulo III del Título III de la referida Ley 7/2021, que mantiene sustancialmente la regulación de los planes y actuaciones con incidencia en la ordenación del territorio.

En el proceso de elaboración del Plan se ha contado con el asesoramiento en materia de Planificación Estratégica del Departamento de Evaluación de Políticas Públicas del Instituto Andaluz de Administración Pública y del equipo de Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in European Regions), perteneciente al Banco Europeo de Inversiones y que asesora a la Comisión Europea en materia de planificación de infraestructuras y servicios relacionados con la movilidad y el transporte entre otros. Asimismo, se han mantenido reuniones de trabajo con distintos organismos en las tres escalas (estatal, autonómico y local) destacando aquellas con el objetivo de consensuar los procedimientos de mitigación y adaptación al Cambio Climático, la Evaluación Ambiental Estratégica, de Impacto en la Salud y de Calidad del Aire con la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul y la Consejería de Salud y Consumo.

Como parte de esta Evaluación de Políticas Públicas se organizó una Jornada de Participación a la que se invitaron a los principales agentes implicados: Ayuntamientos, administraciones autonómica y estatal, ciudadanía, colegios profesionales, asociaciones, operadores, centros atractores, etc., que se celebró en Huelva el día 4 de julio de 2019, bajo la coordinación de la Dirección General de Movilidad y la Delegación Territorial de Huelva de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio junto con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Huelva, siguiendo la metodología propuesta por el Instituto Andaluz de Administración Pública y en la que además de dar a conocer el Documento de Análisis y Diagnóstico que incluía los principales Problemas, Necesidades y Retos, se celebraron distintas mesas de trabajo con el propósito de implicar de forma activa a los agentes y colectivos interesados para ayudar a completar el diagnóstico de la realidad de partida de cara a la elaboración del PTMHU.

Las conclusiones del evento participativo se incorporaron posteriormente al Borrador del Plan que junto con el Documento Inicial Estratégico inició su tramitación ambiental el 3 de marzo de 2020. Tras las Consultas Iniciales dentro del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica se recibió el Documento de Alcance en abril de 2020 por parte del órgano ambiental atendiendo a lo contemplado en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, en base al cual se elaboró el Estudio Ambiental Estratégico, la Valoración de Impacto en la Salud y la versión preliminar del PTMHU.

Una vez redactada la versión preliminar del Plan, la Comisión de Redacción del PTMHU celebrada el 16 de noviembre de 2021 aprobó inicialmente la propuesta del Plan y dando cumplimiento a los preceptivos trámites de información pública y audiencia mediante Resolución de 11 de febrero de 2022 de la Dirección General de Movilidad durante el plazo de 45 días contados a partir del día siguiente de la publicación de

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 4/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



dicha Resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, publicación que tuvo lugar en el BOJA nº 35 de fecha 21 de febrero de 2022.

El Documento Preliminar del Plan, los Anexos del Documento Preliminar del Plan, el Estudio Ambiental Estratégico así como el Informe de Valoración de Impacto en la Salud han estado disponibles durante el trámite (y están disponibles) en diversas ubicaciones:

- La página web de la Consejería de Fomento , Articulación del Territorio y Vivienda :  
<https://lajunta.es/3nb4h>
- El Portal web de la Junta de Andalucía : <http://www.juntadeandalucia.es/>.
- El Portal de Transparencia de la Junta de Andalucía : <https://lajunta.es/3ncye>

De acuerdo con la Resolución, el plazo para presentación de alegaciones en el trámite de Información Pública fue de 45 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la publicación de en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía. Igualmente, para el trámite de audiencia el plazo fue de 45 días hábiles, contados desde el día siguiente a la notificación del trámite, a las entidades y organizaciones interesadas.

Se dio trámite de audiencia a la Administración General del Estado, a la Diputación Provincial de Huelva, a las Asociaciones más representativas de municipios y provincias en el ámbito del Plan y a las restantes Administraciones y Entidades Públicas afectadas en razón de su competencia, así como a otros colectivos sociales relacionados con la materia. Se adjunta anexo con la relación de entidades.

Tras la conclusión de los trámites citados se elabora, según lo establecido en el punto 4 del apartado séptimo del citado Acuerdo, el presente Informe-Resumen del proceso y contenidos de la información pública y audiencia, con una valoración de todo ello.

Además, se informan las modificaciones que como consecuencia de las alegaciones presentadas se introducen en la propuesta de Plan y Estudio Ambiental Estratégico.

Este proceso se complementa con lo establecido en del artículo 83.3 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en concreto con el artículo 86.3, que establece que *quienes presenten alegaciones u observaciones en este trámite tienen derecho a obtener de la Administración una respuesta razonada, que podrá ser común para todas aquellas alegaciones que planteen cuestiones sustancialmente iguales*".

Por ello, el presente Informe será publicado en la Web de la Consejería, pudiendo no obstante los alegantes solicitar una respuesta específica a sus alegaciones, con carácter particular.

## 2. RESULTADO DEL PERIODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA.

El periodo de Información Pública finalizó el 28 de abril de 2022.

El trámite de audiencia, realizado simultáneamente, es singular para cada entidad consultada, y finalizó 45 días después de la recepción de cada escrito.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 5/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	





Se han contestado a todas las alegaciones recibidas mayoritariamente por vía telemática y por los registros presenciales señalados en la Resolución de la extinta Dirección General de Movilidad y Transportes, publicada en BOJA nº 35 de fecha 21 de febrero de 2022 .

En conjunto, se han recibido 13 escritos en respuesta a la Información Pública o al trámite de audiencia, de los cuales 10 de ellos presentan aportaciones u observaciones a los documentos del Plan. Los otros tres indican que no tienen aportaciones u observaciones que realizar.

Entidades	Alegantes
Ayuntamiento de Lepe	Alega
Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local	No alega
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico	Alega
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Puertos del Estado	Alega
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaria General de Transportes y Movilidad. Dirección General de Transporte Terrestre	Alega
Consejería de Salud y Familias	No alega
Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo	No alega
Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior	Alega
Consejería de Hacienda y Financiación Europea	Alega
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Secretaría de Estado de Medio Ambiente. Oficina Española de Cambio Climático	Alega
Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades. Secretaria General Técnica	Alega
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental. Unidad de Carreteras en Sevilla	Alega
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático	Alega
<b>Total</b>	<b>13</b>

A continuación, se responde a cada una de los oficios recibidos de las entidades que responden en el periodo de información pública y trámite de audiencia.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 6/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



### 3. ALEGACIONES RELATIVAS AL PTMHU. MODIFICACIONES PROPUESTAS.

#### 3.1. 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 de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, 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), sometándose 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.

#### 3.2. Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local.

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 7/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



### 3.3. Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico.

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.

### 3.4. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. 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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 8/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



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.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 9/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



#### 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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 10/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



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.

**3.5. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaria 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.

**3.6. Consejería de Salud y Familias.**

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

**3.7. Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo.**

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

**3.8. Consejería de la 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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 11/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



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 Anexo de Consultas realizadas del Plan.

### 3.9. **Consejería de Hacienda y Financiación Europea.** Secretaría General Técnica

#### A) OBSERVACIONES DE NATURALEZA ECONÓMICO-PRESUPUESTARIA.

La Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio 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 Anexo de Consultas realizadas del Plan.

### 3.10. **Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. 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.

### 3.11. **Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades.**

#### 3.11.1. **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.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 12/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



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.

### 3.11.2. 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, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (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.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 13/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	





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.

### **3.12. Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. 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 Urbana." Capítulo 8.6.3. La red viaria, Pág 105

### **3.13. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático.**

La Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, realiza las siguientes observaciones, tras la segunda ronda de consultas a Administraciones:

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 14/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



### 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 relacionadas 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 el 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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 15/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



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.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 16/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



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).

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 17/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



#### 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.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 18/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



#### 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?, ¿cuánto hay de positivo y cuánto 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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 19/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



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.

Sevilla, a la fecha de la firma digital

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN Y  
EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE.

Fdo.: e- Manuel Márquez Pigner

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 20/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



## ANEXO I.

### Listado de entidades a las que se concede trámite de audiencia

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 21/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	





El listado de entidades que han sido convocadas al trámite de audiencia es el siguiente:

### **AYUNTAMIENTOS**

- Ayuntamiento de Aljaraque
- Ayuntamiento de Gibraleón
- Ayuntamiento de Huelva
- Ayuntamiento de Moguer
- Ayuntamiento de Palos de la Frontera
- Ayuntamiento de Punta Umbría
- Ayuntamiento de San Juan del Puerto
- Ayuntamiento de Trigueros
- Ayuntamiento de Almonte
- Ayuntamiento de Ayamonte
- Ayuntamiento de Beas
- Ayuntamiento de Bollullos del Condado
- Ayuntamiento de Bonares
- Ayuntamiento de Cartaya
- Ayuntamiento de Hinojos
- Ayuntamiento de Isla Cristina
- Ayuntamiento de Lepe
- Ayuntamiento de Lucena del Puerto
- Ayuntamiento de Rociana del Condado
- Ayuntamiento de San Bartolomé de la Torre
- Ayuntamiento de Villablanca

### **DIPUTACIONES / MANCOMUNIDADES / GRUPOS DE DESARROLLO RURAL**

- Diputación Provincial de Huelva
- Mancomunidad de desarrollo Condado de Huelva
- Mancomunidad de Municipios de la Comarca de Doñana
- Mancomunidad de Municipios de Beturia
- GDR Andévalo Occidental

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 22/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



- GDR Condado de Huelva
- GDR Costa Occidental

### ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaría General de Transportes y Movilidad.
- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.

### JUNTA DE ANDALUCÍA

- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático.
- Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local. Viceconsejería.
- Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior. Viceconsejería.
- Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo. Viceconsejería.
- Consejería de Hacienda, Industria y Energía. Viceconsejería.
- Consejería de Educación y Deporte. Viceconsejería.
- Consejería de Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad. Viceconsejería.
- Consejería de Salud y Familias. Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica.
- Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Viceconsejería.
- Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Viceconsejería.
- Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. Viceconsejería

### OTRAS INSTITUCIONES Y COLECTIVOS SOCIALES

- FACUA Huelva (Federación Andaluza de Consumidores y Usuarios)
- Unión de consumidores de Huelva – UCA/UCE
- FAMP (Federación Andaluza de Municipios y Provincias)
- CSIC ANDALUCÍA
- EBD (Estación Biológica Doñana)
- FOE (Confederación de Empresarios de Huelva)
- CCOO Huelva (Comisiones Obreras)
- UGT Huelva (Unión General de Trabajadores)
- ADENA (Asociación para la Defensa de la Naturaleza -WWF)
- Ecologistas en Acción-Huelva
- GREENPEACE España
- Grupo SEO – delegación de Andalucía (Sociedad Española de Ornitología)
- Cámara de Comercio de Huelva

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 23/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



- FOE (Federación Onubense de Empresarios)
- ASAJA – Huelva (Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores)
- COAG-Huelva (Unión de Agricultores y Ganaderos de Andalucía)
- UPA -Huelva (Unión de Pequeños Agricultores y Ganaderos de Andalucía)
- Federación de asociaciones de Discapacitados Físicos y/u Orgánicos (FAMF-COCEMFE )
- Asociación Provincial de Amas de Casas, Consumidores y Usuarios “Virgen de la Cinta”
- Federación Andaluza de Ciclismo. Delegación Onubense
- Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva
- Red Logística de Andalucía

#### **COLEGIOS OFICIALES**

- Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Andalucía
- Colegio Oficial de Biólogos de Andalucía
- Colegio de Ambientólogos de Andalucía
- Colegio de Geógrafos de Andalucía
- Colegio Oficial de Arquitectos de Huelva
- Colegio de Ingenieros de Montes de Andalucía

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	03/05/2023	PÁGINA 24/24
VERIFICACIÓN	Pk2jmGLZB7Z46D5YRPH9RD6Q9ET4XC	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

## INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO EN SALUD

DATOS IDENTIFICATIVOS ACTUACIÓN	
Persona promotora	Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Dirección General de Movilidad
Proyecto	Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible
Expediente	23-HU-PPR-001
Procedimiento	Plan de Movilidad Sostenible
Ubicación	Área de Huelva

### 1. INTRODUCCIÓN

La evaluación de impacto en salud integra un conjunto de métodos y herramientas cuyo objetivo es predecir las modificaciones, positivas y negativas, que una actuación tendrá sobre el bienestar de la población sirviendo de guía y apoyo para la toma de decisiones informadas. Este doble objetivo se sustenta en la idea, ampliamente aceptada en la actualidad, de que la salud y el bienestar de una comunidad dependen en gran medida de complejas interacciones entre factores de tipo social, económico, cultural y del entorno físico (lo que se denominan comúnmente determinantes de la salud).


Son precisamente estas interacciones las que deben ponerse de manifiesto en la redacción del documento de valoración de impacto en salud a fin de que todas las partes interesadas tomen conciencia del potencial que tiene dicha actuación para influir en la salud de la población de su entorno.

Con esta finalidad en mente, este informe se inicia con la descripción tanto de la actuación prevista como del entorno en que se inserta y continúa con la identificación y valoración de las posibles modificaciones que se podrían producir en los determinantes de la salud. En el caso en que dichas modificaciones sean de suficiente entidad se procederá a analizar los impactos que pueden producir en la salud de la población, tanto a nivel global como en la forma en que los mismos se distribuyen entre los diferentes grupos de la comunidad.

Finalmente, se integrará toda esta información y se alcanzará un dictamen sobre la viabilidad de la actuación en lo que respecta a sus impactos sobre la salud y las posibles opciones de acción alternativas, pudiendo incorporar, o no, medidas adicionales para optimizar los resultados descritos.

Avda. Martín Alonso Pinzón nº 6.  
21071 Huelva.  
Telf.: 959010600. Fax: 959 01073  
delegacion.hu.csalud@juntadeandalucia.es



Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	1/29
			



En todo caso, este informe no persigue realizar una Evaluación de Impacto en Salud tal y como es entendida por la comunidad científica a nivel internacional, sino que está adaptado a las limitaciones que resultan de las especiales características y requisitos del procedimiento administrativo en que se inserta, en especial a sus plazos.

Así, se trata de una valoración preliminar del posible impacto que sobre la salud puede tener este proyecto sin poder considerarse exhaustivo, ya que las repercusiones sobre la salud de la ciudadanía son tan vastas, variadas y frecuentemente difíciles de valorar y/o cuantificar que el estudio se ha limitado a los aspectos más significativos, inmediatos y directos, y siempre dentro del estado del conocimiento actual.

Por último, se debe mencionar que no se ha comunicado a este centro directivo ninguna alegación a dicha actividad dentro del procedimiento de participación ciudadana.

## 2. DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN

El ámbito de estudio lo componen veinticuatro municipios de la provincia de Huelva: El ámbito territorial de la aglomeración de Huelva que se compone de los siguientes ocho términos municipales: Aljaraque, Gibraleón, Huelva, Moguer, Palos de la Frontera, Punta Umbría, San Juan del Puerto y Trigueros, a los que hay que añadir los municipios integrados en el ámbito territorial del Consorcio de Transportes Costa de Huelva, que son trece, además de los mencionados, Almonte, Ayamonte, Beas, Bollullos del Condado, Bonares, Cartaya, Hinojos, Isla Cristina, Lepe, Lucena del Puerto, Rociana del Condado, San Bartolomé de la Torre y Villablanca.

El Área Metropolitana de Huelva no se encuentra aislada, la dispersión de sus municipios y el marcado carácter rural hace que exista cierta relación entre el Área Metropolitana y otros municipios limítrofes. En este sentido, el ámbito de estudio inicial del PTMHU abarca un mayor número de municipios que los definidos con anterioridad. Los municipios que se han incorporado a dicho análisis son Niebla, La Palma del Condado y Valverde del Camino.

El territorio se sitúa en el sur de la provincia e incluye todos los municipios que conforman el litoral de Huelva, con una longitud de 122 Km de los que en su mayoría son playas, circunstancia que va a determinar la actividad económica del territorio y la demanda de movilidad.

La capitalidad provincial y el enorme peso socioeconómico de Huelva, primero como puerto de salida de los productos mineros del interior y más tarde como polo de la industria química y cabecera del espacio turístico litoral, condicionan fuertemente la dinámica de este territorio y determina las pautas de comportamiento del transporte.


El sistema de transporte del área metropolitana de Huelva tiene las siguientes características:

El elevado peso que posee la movilidad peatonal, aunque el tamaño y la dispersión de los municipios no permiten que sea la solución para la mayoría de los desplazamientos. En general, todos los municipios están realizando un gran esfuerzo por recuperar espacios para el peatón con acciones tales como peatonalizaciones, ensanches de aceras, etc... en sus centros urbanos, siendo necesario cuidar más el entorno de los equipamientos y su relación con las estaciones de transporte público de manera que se fomenten los desplazamientos a pie.

La red ciclista existente en el área metropolitana de Huelva está compuesta por itinerarios de carácter urbano (sobre todo en la capital) y de carácter interurbano. Los primeros vinculados tanto a la movilidad

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	2/29





obligada como al ocio, y los segundos con carácter exclusivo de ocio y deportivo. Algunos municipios cuentan con infraestructura ciclista pero son tramos cortos y sin conexión que no forman parte de ninguna red.

La falta generalizada de infraestructura ciclista queda de manifiesto en las encuestas. Sin embargo, el progresivo desplazamiento y/o descentralización de actividades hacia áreas como la universidad, hospitales, centros educativos, etc., hace conveniente y favorable incluir programas de promoción del uso de la bicicleta en la ciudad.

En cuanto a la red viaria, hay que destacar que los ejes más importantes del ámbito, (A-49 y Ronda de circunvalación H-30 y H-31) son los que soportan las mayores intensidades de tráfico. Aunque reciben un gran flujo de vehículos diario no presentan problemas de congestión en la actualidad: los principales problemas de congestión se concentran en las vías de acceso a los municipios y sobre todo en el acceso oeste a Huelva a través de la A-497 (Puente del Odiel) y en el eje de comunicación de Almonte con El Rocío y Matascañas (A-483).

Se han detectado problemas de seguridad en las vías que permiten el acceso a las explotaciones agrarias existentes en el corredor Lugares Colombinos, a menudo transitadas por trabajadores que se desplazan a pie por sus márgenes. Vías como la A-494, entre Mazagón y Palos, o la A-486 entre Lucena del Puerto y Moguer que, al atravesar multitud de explotaciones agrícolas, registran un importante volumen de tráfico, sobre todo pesado, por la actividad económica que se desarrolla en la zona.

A nivel territorial existe la necesidad de conexión directa entre las provincias de Huelva y Cádiz con diferentes alternativas en estudio.

El aparcamiento se presenta como un problema en todo el ámbito. Los municipios de Huelva, Moguer, Valverde del Camino, Lepe y Punta Umbría tienen regulación de estacionamiento en superficie. Todos los municipios cuentan con aparcamientos en sus calles y aunque el tamaño de los mismos permite recorrerlos a pie en un tiempo reducido, el excesivo uso del vehículo privado favorece la demanda de más aparcamientos. No existe ningún aparcamiento disuasorio en el ámbito de estudio, salvo los vinculados a la estación de tren y autobuses de Huelva, donde se realizan los principales intercambios modales para los recorridos interurbanos.

Existen dos concesiones de transporte público metropolitano en autobús en el ámbito, ambas pertenecen a un mismo operador y están caducadas, lo que hace que existan itinerarios que, en ocasiones, no se adaptan a las necesidades de movilidad actuales. La demanda de viajeros en 2018 creció un 2,41% respecto a 2017 y la velocidad comercial de 43,57 km/h está muy por encima de la de otras áreas metropolitanas. A pesar de ello, las largas distancias de algunas líneas (M-407) hacen poco competitivo el transporte público frente al vehículo privado.

El servicio posee una fuerte estacionalidad de la demanda, causa que produce evidentes cambios en el patrón de comportamiento de los usuarios, por lo que el Consorcio de transporte Metropolitano de Huelva tiene que adaptar la oferta de servicios a la demanda, incrementando en total un 13% las expediciones de verano con respecto a las de invierno. Los desplazamientos mayoritarios en invierno suelen producirse desde los diferentes municipios del ámbito hacia Huelva capital, mientras que en verano, pasan a ser los municipios costeros los principales receptores de viajeros de transporte público procedentes del resto del ámbito

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	3/29



La red ferroviaria no tiene ningún peso en el reparto modal de la movilidad de pasajeros. Está compuesta por trenes media y larga distancia, con poca frecuencia y uniendo escasos municipios del ámbito. La posibilidad de hacer llegar la Alta Velocidad a Huelva mejoraría los tiempos de desplazamiento con Sevilla y consecuentemente sus conexiones a Madrid u otras ciudades andaluzas. Por el contrario, respecto al transporte de mercancías, la red ferroviaria permite conectar el Puerto con el corredor Mediterráneo, Atlántico y Extremadura, tanto a través de su terminal ferroviaria en Majarabique (Sevilla), como a través de la línea Huelva-Zafra.

Entre la oferta de transporte fluvial que ofrece soluciones de movilidad diaria para todo tipo de usuarios destaca el ferry Huelva-Canarias, el ferry Ayamonte-Portugal y el ferry Isla Cristina-Punta del Moral. Habría que mejorar los servicios que en la actualidad solo están vinculados al ocio y turismo cuya oferta suele ser en periodos estivales y en muchas ocasiones bajo demanda.

A nivel metropolitano, el transporte de mercancías de las principales áreas productivas del ámbito de Huelva, Puerto de Huelva, Polo Químico/Francisco Montenegro y Polígono industrial Nuevo Puerto, son los principales centros generadores y atractores de tráfico pesado del ámbito que, en la actualidad, es canalizado a través de la ronda de circunvalación sin que interfiera en gran medida sobre el tráfico urbano. Para los futuros crecimientos de dichas áreas, el Plan Estratégico del Puerto de Huelva prevé actuaciones como el desdoble de la carretera de acceso, reordenación de accesos, cerramiento de su perímetro y aparcamientos de vehículos pesados y viales.

#### MOVILIDAD-ACCESIBILIDAD:

Según los resultados del trabajo de campo, la movilidad en el área metropolitana se caracteriza por:

- El Índice de Movilidad es de 2,49 viajes/habitante y día. Hay un alto porcentaje de vivienda unifamiliar en propiedad en los corredores alrededor del término municipal de Huelva, siendo la mayoría de esta en propiedad. Se detecta asimismo la concentración de la vivienda plurifamiliar en Huelva capital. Destaca en el ámbito el aparcamiento en plaza en propiedad.
- El rango de mayor población se encuentra entre los 30-49 años. El 48,2% de población es ocupada, con actividad principal el trabajo o los estudios. Este dato se relaciona con la movilidad obligada, que según la EDH19 es del 57,4% (estudios + trabajo).
- Existe una gran cautividad del transporte público debido a que más de la mitad de sus usuarios no disponen de carné de conducir o no disponen de vehículo privado.
- El reparto modal del área metropolitana supone que el 38,1% de los desplazamientos se realizan exclusivamente a pie; el 58,2%, en vehículo privado; el 2,2%, en transporte público; el 0,5%, en bicicleta y el 1,1% restante en otros modos.
- El vehículo privado tiene cada vez una presencia más baja en los desplazamientos presentando una evolución descendente, al igual que el transporte público. Por el contrario, los desplazamientos a pie muestran una evolución ascendente.
- Las máximas utilizations del vehículo privado se producen en los viajes con motivo “gestiones” (78%), “trabajo” (76%) y “acompañar al colegio” y “médico”, ambos con 63%. Los viajes a pie (parti-

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	4/29



icipación media 38,1%) tiene una mayor participación en los desplazamientos por motivo “ocio” y “compras”, ambos con un 57%, seguido de “estudios” (44%).

- Escasa dependencia funcional del ámbito de estudio con respecto a la ciudad de Huelva. La dependencia funcional más intensa de Huelva se concentra en los municipios del corredor Aljaraque-Punta Umbría, corredor muy próximo a la capital. En segundo nivel, destacan los del Corredor Lugares Colombinos (Moguer, Palos de la Frontera y San Juan del Puerto) por idéntico motivo.
- La perspectiva de género arroja las siguientes conclusiones: Las mujeres se desplazan más que los hombres, utilizan en mayor medida el transporte público (57,2% de mujeres y un 48,8% de hombres) y son más cautivas. De la población que no dispone de carné de conducir, el 71% son mujeres frente al 29% de hombres y según la disponibilidad de vehículo privado, el 51,2% de los hombres disponen de vehículo privado frente al 48,8% de las mujeres. Sólo el 27% de los usuarios de la bicicleta son mujeres. Además, habitualmente viajan acompañadas, ya que se responsabilizan de acompañar a otras personas (previsiblemente mayores a su cargo o a sus hijos al colegio).

#### ANÁLISIS DE SITUACIÓN:

Se ha realizado un análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) que ha dado el siguiente resultado:

#### PUNTOS DÉBILES:

- Escasa conectividad del ámbito con los territorios adyacentes debido a la existencia de barreras naturales como son los ríos Guadalquivir y Guadiana
- Crecimiento de la motorización del 6,5% en los últimos 5 años frente a un estancamiento de la población del -0,1%.
- Incremento del 32% de la accidentabilidad en la provincia de Huelva.
- Falta de infraestructura ciclista, participación en el reparto modal del 0,5%
- Escasa oferta de servicios ferroviarios, con poca frecuencia y uniendo pocos municipios del ámbito.
- Bajo uso del transporte público 2,2%, debido a las bajas frecuencias y limitación de horarios.
- Falta de imagen común de marca en el transporte público en el ámbito.
- Falta de carriles reservados para el transporte público, dependencia de la infraestructura viaria compartida con vehículo privado.
- Escasa disponibilidad de información para la planificación. La información al usuario del transporte público es también deficitaria.
- Gestiones presenciales para la obtención de determinados títulos de transporte.
- Descoordinación de horarios con los principales equipamientos del área.
- Inexistente penetración del vehículo eléctrico y nuevos modos de transporte de movilidad colaborativa (Cabify, Amovens, etc.).
- No se constata planificación de Distribución Urbana de Mercancías a nivel local.
- Solo el 27% de los usuarios de la bicicleta son mujeres.
- Las mujeres son más cautivas del transporte público.

Código Seguro de Verificación:VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	5/29





#### PUNTOS FUERTES:

- Las distancias interiores en todos los municipios son asumibles en recorridos a pie que implica un 38% de viajes a pie.
- Creciente política de peatonalización generalizada en el ámbito.
- Eje viario metropolitano en general no presenta problemas de congestión.
- Iniciativas de integración de la bicicleta con el transporte público.
- Existencia del Consorcio de Transporte Metropolitano Costa de Huelva.
- Si bien la existencia de gran número de viajeros cautivos se puede entender como una debilidad, se puede entender también como una fortaleza porque la demanda potencial a captar es importante.
- Integración tarifaria entre el autobús metropolitano y urbano de Huelva, aunque no completa con el resto de urbanos del ámbito.
- La futura implantación de la línea AVE Huelva-Sevilla.
- Política de integración de modos basada en aparcamientos disuasorios o de integración vinculados al transporte público de altas prestaciones.
- La dificultad de aparcamiento es un incentivo para el uso del transporte público y para el fomento de la movilidad sostenible.
- El apoyo por parte de las administraciones públicas y otras entidades es clave para garantizar el buen funcionamiento del servicio.

### 3. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES

El PTMHU pretende ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de Huelva. Con él se pretende alcanzar un nuevo equilibrio en los medios de transporte que concurren en el área metropolitana, de modo que se potencie el papel de los más benignos y eficientes social y ambientalmente como los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte público colectivos y se reduzca la participación del automóvil privado, de manera que se incida favorablemente sobre el medio ambiente y la salud de los ciudadanos.

Los objetivos estratégicos que se plantean en el PTMHU a la luz de los datos arrojados en la fase de análisis y diagnóstico son los siguientes:

- Reducir el uso del vehículo privado en beneficio de los modos no motorizados y del transporte público
- Optimizar las infraestructuras de transporte existente y mejora de la accesibilidad
- Incrementar los desplazamientos en modos no motorizados
- Mejorar el transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al vehículo privado
- Fomentar un transporte de mercancías más sostenible y mejor conectado con el exterior

Estos objetivos serán alcanzables a través de las distintas líneas estratégicas planeadas dentro de las cuales se encuadran las distintas actuaciones concretas que podrán ser monitoreadas durante la etapa de seguimiento mediante indicadores, para evaluar el grado real de consecución de los objetivos planteados.

Para la consecución de los objetivos estratégicos es preciso determinar las líneas estratégicas de movilidad que deben orientar las actuaciones del Plan. Dichas líneas engloban los grandes grupos de acciones

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	6/29



necesarias para conseguir los objetivos definidos, orientadas básicamente hacia cada modo de transporte, aunque en alguno de los casos debido a la complejidad de los patrones de movilidad, se entrelazan entre sí generando elementos estructurales del conjunto de propuestas.

Las líneas estratégicas planteadas por el PTMHU son:

- Oferta de transporte público que se adapte y satisfaga las diferentes necesidades de transporte existentes mejor que el vehículo privado.
- Aumento de los desplazamientos en modos no motorizados.
- Conexión de las redes de transporte y aumento de la accesibilidad.
- Nuevas tecnologías aplicadas al sistema de transporte.
- Sensibilización y potenciación de un sistema de transporte de viajeros y de mercancías sostenible

Partiendo del diagnóstico de la situación existente (reparto modal, necesidades y problemáticas detectadas, exigencias de la ciudadanía, afecciones ambientales asociadas) y el marco global de principios y objetivos generales de movilidad sostenible, junto con los objetivos estratégicos del PTMHU, se han diseñado las posibles formas de actuación posibles. El proceso de generación de escenarios que desarrolla el PTMHU es fruto de un proceso reiterativo e incremental de análisis y previsión de resultados de diferentes agrupaciones de programas de actuación para lograr el mayor impacto posible en el reparto modal, desviando el elevado uso del vehículo privado hacia modos de transporte sostenible

Como resultado del proceso de generación de escenarios descrito, el PTMHU plantea los siguientes escenarios:

El Escenario 1. “Fomento de la movilidad activa y del transporte público” agrupa las actuaciones relacionadas con la promoción del transporte público y de los modos no motorizados para modificar el reparto modal actual, muy desplazado hacia la utilización del vehículo privado, hacia modos más sostenibles.

El Escenario 2. “Fomento de la movilidad activa y del transporte público y gestión del tráfico” añade a las actuaciones contempladas en el escenario anterior aquellas destinadas a promover modos de transporte más limpios (incluidos vehículos eléctricos) mediante la restricción del uso de vehículos de combustión privados, definición de zonas de bajas emisiones y políticas de regulación de estacionamiento en los centros urbanos, etc...

Por último, se plantea un Escenario (teórico) 3. “Fomento de la movilidad activa y del transporte público, gestión del tráfico y ordenación del territorio” que, aunque no se considera un escenario más del PTMHU como tal, en él se incluyen indicaciones y medidas adicionales no relacionadas con el sistema de transporte sino con la ordenación del territorio que se consideran imprescindibles y de gran importancia para reducir el número/longitud de los viajes para alcanzar los objetivos a más largo plazo. En este caso, el PTMHU, al no poseer competencia sobre políticas de ordenación del territorio, sólo puede proponer este tipo de medidas de coordinación. Su definición deberá hacerse bajo una planificación de nivel superior, con el desarrollo normativo que requiera.

La selección del Escenario Final del PTMHU (Escenario 1 ó escenario 2) se realizó a través de un Análisis Coste Beneficio y de un posterior Análisis Multicriterio complementario, siendo las principales características que sobresalen de los indicadores:

Código Seguro de Verificación:VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	7/29



- Los dos escenarios son generadores de beneficios por ahorros de tiempo. Frente a la posibilidad de generar ahorros de costes de funcionamiento al sistema ambos escenarios consiguen mejorar la accesibilidad y movilidad en el ámbito de estudio, destacando el Escenario 1 sobre el Escenario 2.
- Las mayores rentabilidades absolutas (VAN) se dan en el Escenario 1.
- Según el criterio de mayor eficiencia sobre el coste empleado (ratio C/B) el Escenario 2 es más eficiente que el Escenario 1.
- La mayor generación relativa de externalidades (reducción de externalidades negativas) se da en el escenario 2, aunque seguido muy de cerca por el escenario 1.

Aunque del análisis coste beneficio y multicriterio no se puede seleccionar un escenario claramente ganador, el escenario final del PTMHU seleccionado es el Escenario 1. Fomento de la movilidad activa y del transporte público, sin descartar la puesta en marcha de los estudios de viabilidad necesarios para analizar con el rigor y detalle necesarios la conveniencia de las actuaciones del Escenario 2.

A continuación se inserta la tabla con las actuaciones que abarca el escenario 1.

Ficha Escenario 1: Fomento de la movilidad activa y del transporte público

Actuaciones principales	Otras actuaciones	Descripción
LE4-01: Desarrollo de infraestructuras de plataforma reservada para el transporte público de autobús urbano y metropolitano: carriles bus y plataformas reservadas	LE2-02: Impulso al transporte de bicicletas y vehículos de movilidad personal en el transporte público.	El escenario 1 contempla como primera actuación principal el desarrollo de plataformas reservadas para el transporte público, actuación que se retroalimenta de la necesaria coordinación de líneas de transporte público que discurren por ellas, así como de la mejora de la accesibilidad y fomento del uso de modos no motorizados, en especial la bicicleta. Adicionalmente en el escenario se lleva a cabo la reordenación del mapa concesional de líneas interurbanas. Reordenación de líneas que, además de tener en cuenta lo anterior, se desarrolla junto con otras actuaciones complementarias como la implantación de sistemas de ayuda y gestión del transporte público, fomento de la accesibilidad universal y la renovación de flotas de transporte público con vehículos que utilicen energías limpias.
	LE2-03: Puntos de préstamo y aparcamientos para bicicletas.	
	LE4-08: Consolidación de la red de itinerarios ciclistas y vías verdes ciclopeatonales de ámbito metropolitano y LE4-09: Fomento de la red de itinerarios ciclistas de carácter estructurante a nivel urbano.	
	LE4-02: Coordinación de todos los servicios de transporte urbano y metropolitano presentes en el ámbito. Creación de puntos de intermodalidad en el Área Metropolitana.	
LE5-01: Reordenación del mapa concesional de líneas interurbanas.	LE3-02: Implantación de sistemas de ayuda a la explotación y de gestión integrada de incidencias en el transporte público.	
	LE3-05: Fomento de la renovación de flotas de vehículos de transporte público alimentados por energías alternativas.	
	LE4-04, LE4-05 y LE4-06: Mejora de la accesibilidad universal al transporte público. Itinerarios, paradas, estaciones y flotas.	

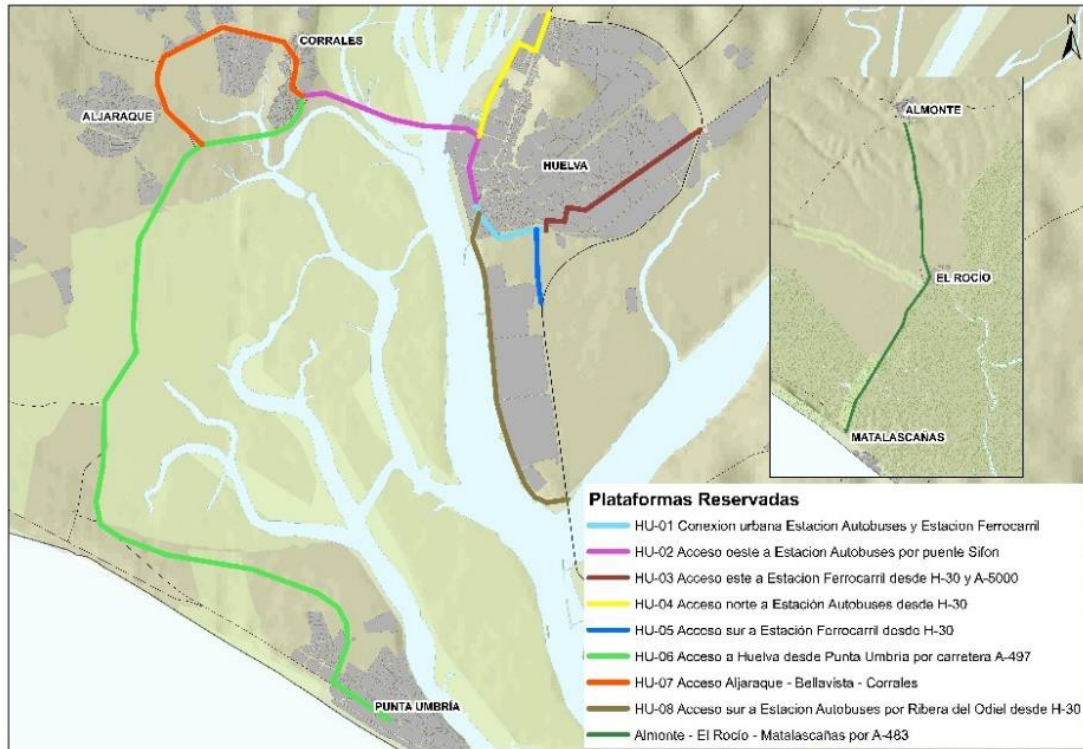
Código Seguro de Verificación:VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	8/29





La primera actuación principal consiste en el desarrollo de infraestructuras de plataforma reservada para el transporte público de autobús urbano y metropolitano. Las plataformas reservadas propuestas son 9. Además de las propuestas en PISTA 2020, se contempla una plataforma reservada más, en la carretera A-483 entre Almonte y Matalascañas. En la siguiente figura se puede ver la distribución de estas plataformas.



Las otras actuaciones están relacionadas con el fomento del uso de la bicicleta, impulsando su transporte así como el de otros vehículos de movilidad personal en el transporte público. Para el desarrollo de la presente actuación el PTMHU propone:

- El desarrollo normativo de uso donde se indique entre otros: Web y teléfono para información y reservas, tipo de vehículos permitidos, expediciones y horarios donde se prestará el servicio, paradas autorizadas y señalizadas para poder realizar la carga y descarga, así como el modo de proceder, responsabilidad en caso de pérdida o daño, etc...
- Adaptación de las estaciones para el acceso directo de las bicicletas y vehículos de movilidad personal (escaleras, tornos, andenes, ascensores) y disponiendo una señalización adecuada.
- Instalación de soportes para bicicletas en el exterior de los autobuses (rack portabicicletas) en el 30% de la flota de autobuses adscrita al Consorcio.

La red de itinerarios ciclistas resultante en el ámbito de estudio contiene, además de las propuestas recogidas en el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020 (PAB), las propuestas recogidas en los diferentes pla-

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	9/29



nes de movilidad existentes en el ámbito. En este sentido, el PTMHU propone la realización de estudios donde se contemplen las propuestas de red ciclista metropolitana y urbana, así como la mejora de la señalización y sistemas de seguridad de la red existente, además de la creación de sistemas de préstamo de bicicletas públicas en municipios que cuentan con potencial de desarrollo a fin de conseguir una red metropolitana, mallada y continua que permita el desarrollo de un sistema de transporte público sostenible.

La existencia de diferentes servicios de transporte existentes en el ámbito determina la necesidad de su coordinación para garantizar un servicio público eficiente, evitando la competencia entre operadores, promoviendo la intermodalidad y favoreciendo la cohesión económica y social y la equidad territorial.

Dicha coordinación debe tener como objetivo la integración en un único sistema de los servicios de transporte público y la satisfacción de las necesidades de movilidad de los usuarios persiguiendo la eficacia en la gestión con el mínimo coste económico y social. Para ello, el PTMHU propone la creación de 6 intercambiadores de transporte para Área Metropolitana de Huelva, cuatro ya incluidos en el PISTA (2020), más el intercambiador de la nueva Estación de ferrocarril y el intercambiador de El Rocío.

De manera complementaria a los intercambiadores, se plantea la creación de:

- Centros de intercambio (hubs) dentro de la ciudad de Huelva, de refuerzo de la intermodalidad entre la red urbana e interurbana de autobús con la configuración de intercambiadores en superficie. Su diseño deberá incorporar tanto marquesinas como información de tiempos de llegada para facilitar el transbordo, aparcamiento para bicicletas
- Áreas de estacionamiento (park & ride) en el perímetro de la ciudad de Huelva planteadas como puntos de intermodalidad entre diferentes líneas de transporte público y, además, como puntos de llegada del vehículo privado con objeto de reducir el volumen de tráfico que cada día accede a Huelva desde la periferia del Área Metropolitana. Estas áreas estarán conectadas a las redes de autobuses de forma directa (con parada en sus inmediaciones) o mediante lanzaderas.

La segunda actuación principal contemplada en el escenario 1 consiste en la reordenación del mapa concesional de líneas interurbanas. Esto supone la oportunidad de definir un modelo de transporte metropolitano sostenible, dinámico y vertebrador del territorio, mediante la prestación de un servicio accesible, seguro y eficiente que fomente la utilización del transporte público.

Las dos concesiones existentes en el Área Metropolitana de Huelva se encuentran caducadas y prorrogadas. Este hecho provoca que las líneas de la provincia funcionan con patrones de servicio que cubren las necesidades de movilidad de hace más de una década, no atendiendo de la mejor forma posible las principales dependencias funcionales de cada zona como son los equipamientos educativos, sanitarios, juzgados, turísticos, etc... o nuevos desarrollos urbanísticos.

Al tratarse de una actuación que sobrepasa el alcance del PTMHU debido a su gran escala, se proponen una serie de directrices que se consideran de gran importancia seguir para la futura elaboración del nuevo mapa concesional.

El nuevo mapa concesional debe contribuir a la prestación de un servicio de calidad a los usuarios, tanto en cobertura como en accesibilidad y conectividad territorial, utilizando eficientemente los recursos públicos disponibles a través de una planificación coordinada entre los distintos modos de transporte existentes y administraciones (estatal, autonómica y local) involucradas.

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	10/29



Especialmente en el ámbito del PTMHU el nuevo mapa concesional deberá atender:

1. Incremento de la demanda de movilidad en núcleos secundarios según los distintos perfiles de usuarios (residencial, turismo, vacacional, visitante, etc.) y la estacionalidad de la demanda.
2. Coordinación transporte urbano – interurbano, al amparo de la Ley 2/2003, de Ordenación de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Andalucía.
3. Establecimiento de servicios directos que reduzcan los tiempos de recorrido para que el transporte público en autobús sea una alternativa competitiva real contra el vehículo privado.
4. Desarrollo del sistema de transporte a la demanda.

Otras actuaciones en este ámbito consisten en:

- Implantación de sistemas de ayuda a la explotación y de gestión integrada de incidencias en el transporte público. El PTMHU propone la creación del Centro de Unidad de Control de Huelva y al CTMCH como ente encargado de coordinar la información proveniente de los distintos operadores, del centro de control de tráfico del Ayuntamiento de Huelva y de la DGT, que de esta forma dispondrá de toda la información de tráfico relevante a la movilidad del Área Metropolitana (transporte público y privado), necesaria a la hora de regular los servicios de transporte público.
- Fomento de la renovación de flotas de vehículos de transporte público alimentados por energías alternativas incorporando a los Pliegos de los Concursos en los que posee competencia la Junta de Andalucía la preferencia en la adjudicación de los servicios a las flotas alimentadas por energías alternativas (incluso en servicios especiales, servicios discrecionales y rutas escolares que se licitan anualmente). Además, 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.
- Mejora de la accesibilidad universal al transporte público con la eliminación de barreras arquitectónica y la adaptación de itinerarios, paradas, estaciones y flotas a personas con movilidad reducida

Las actuaciones complementarias propuestas se describen a continuación:

1. Mejora de la regulación del uso e implantación de nuevos modos de movilidad. Por las especiales características de los Vehículos de Movilidad Personal o VMP (segways y patinetes eléctricos) y su fácil acceso a zonas reservadas a peatones (aceras), su utilización en el entorno metropolitano debe ser regulada en las ordenanzas de tráfico.
2. Fomento de la movilidad no motorizada en los desplazamientos a los colegios. Para incrementar los desplazamientos en modos de transporte alternativos y sostenibles en los desplazamientos diarios, reducir la contaminación por el menor uso del vehículo motorizado y sensibilizar a los más pequeños sobre las ventajas de la movilidad sostenible, se propone:
  - A. Proyecto piloto de Pedibús en centros de educación primaria.
  - B. Proyecto piloto de Bicibús en centros de educación secundaria.
  - C. Acondicionamiento de itinerarios peatonales de acceso a centros de enseñanza secundaria.
3. Web única y App de información de movilidad. Para mejorar la información disponible para el ciudadano, fomentar el uso del transporte público y reducir los tiempos de espera mejorando la intermodalidad entre los diferentes modos de transporte se propone:

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	11/29



- A. Estudio de coordinación de los sistemas de gestión de los diferentes operadores urbanos y metropolitanos
  - B. Estudio creación de una plataforma web + APP + canales de redes sociales para la gestión, información y rutas del transporte público metropolitano.
4. Mejora de la información al ciudadano de los modos de transporte sostenible en los principales municipios con equipamientos de carácter metropolitano. Se plantea realizar actuaciones de mejora de la información al ciudadano sobre los modos de transporte sostenible existentes en las ciudades de más de 25.000 habitantes y aquellas con una importante actividad turística (Huelva, Lepe, Almonte, Ayamonte, Isla Cristina, Cartaya y Punta Umbría), así como la publicación de mapas, tanto en formato impreso como digital, con información sobre vías peatonales y ciclistas y rutas de transporte público.
5. Desarrollo de una evaluación de la adaptación al cambio climático en el Área Metropolitana de Huelva.
6. Mejora de la accesibilidad universal al transporte ferroviario. Se propone
- A. Mejoras de accesibilidad de las estaciones ferroviarias (acceso a PMR, información)
  - B. Mejora de los itinerarios de acceso, entorno urbano, dotación de plazas de aparcamiento, etc.
7. Mejora de puntos de acceso (paradas) en grandes centros atractores. Para ello, se plantea dos medidas:
- A. Estudiar la posibilidad de acceder en transporte público a los centros de visitantes mediante la implantación de nuevas paradas en líneas existentes que circulen por sus proximidades o bien implantando autobuses lanzadera, con una cierta frecuencia coordinada con los horarios de los centros.
  - B. Mejorar los puntos de acceso mediante la instalación y acondicionamiento de las paradas de autobús, convenientemente equipadas, con información de líneas y frecuencias y completadas con aparcamientos para bicicletas que permitan acceder y visitar los espacios naturales en bici.
8. Ampliación del número de estacionamientos de bicicletas seguros hasta alcanzar la dotación necesaria. Para ello se propone:
- A. Definición de la red de instalaciones de estacionamiento de bicicletas, incluyendo definición de las características técnicas mínimas de los nuevos estacionamientos para bicicletas, localización idónea, disponibilidad de espacio y señalización desde la red de itinerarios ciclistas y ciclopeatonales.
  - B. Definición de un plan de ayudas a los municipios y centros generadores de movilidad públicos para la financiación de nuevos estacionamientos, con preferencia de aquellos de mayor potencial atractor de movilidad ciclista
  - C. Implementación y construcción de la infraestructura de estacionamientos protegidos y seguros.
  - D. Fomento de los estacionamientos en los centros generadores de movilidad de carácter privado a partir de los respectivos planes de movilidad y los estudios de movilidad generada.
9. Fomento de la movilidad no motorizada. Para el fomento de la movilidad no motorizada, el espacio urbano debe proporcionar itinerarios peatonales debidamente equipados para que resulten atractivos para los ciudadanos, se deben ejecutar actuaciones relativas a:
- A. Mejora del equipamiento urbano (instalación de toldos, fuentes de agua...)
  - B. Peatonalización de calles
  - C. Ensanchamiento de aceras

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	12/29



- D. Creación de itinerarios peatonales completos, seguros, accesibles y atractivos a los principales equipamientos del Área Metropolitana.
10. Plan de transporte específico para la carretera A-483, tramo Almonte-El Rocío-Matalascañas. Para aumentar la capacidad, mejorar la accesibilidad, reducir tiempos de viaje, incrementar los desplazamientos en transporte público y mejora de la seguridad vial, se propone la Redacción del Plan Especial; Estudio de alternativas para la mejora del tráfico y la movilidad en el corredor de la A-483. Tramo: Almonte-El Rocío-Matalascañas.
11. Ampliación del ámbito de aplicación del Sistema Tarifario Metropolitano. Para fomentar la intermodalidad entre sistemas de transporte público se propone:
- A. Integración de la gestión de los diferentes modos de transporte metropolitanos dentro del Consorcio de Transportes Metropolitano Costa de Huelva.
  - B. Coordinación de la información relativa a viajeros, frecuencias, tipo de vehículo, rutas, etc. de los diferentes modos de transporte y operadores.
  - C. Creación de un sistema tarifario común para el Área Metropolitana de Huelva, con coordinación de tarifas y sistemas de validación, que contemple bonificaciones a determinados colectivos y abonos mensuales.
  - D. Potenciación de sistemas de ticketing BYO
12. Fortalecimiento del Consorcio de Transporte Metropolitano Costa de Huelva. Para ello se propone:
- A. Ampliación del ámbito de aplicación del sistema tarifario del Consorcio con la incorporación de nuevos municipios de la provincia.
  - B. Diseño de Plan de Comunicación y Marketing.
  - C. Dotación de recursos necesarios al Consorcio de Transportes para actualización de tecnologías y fortalecimiento del equipo técnico.
13. Impulsar la coordinación en materia de movilidad sostenible entre los municipios del Área Metropolitana. Para mejorar el conocimiento sobre la movilidad y sus impactos, facilitar la información a las personas y empresas interesadas, se propone la creación de mesas intermunicipales de movilidad metropolitana sostenible donde participen actores privados y técnicos municipales y autonómicos para tratar los problemas y apoyar iniciativas relacionadas con la movilidad sostenible.
14. Optimización de la Distribución Urbana de Mercancías: armonización de aspectos normativos de su gestión en el Área Metropolitana y elaboración de guía de buenas prácticas. La Distribución Urbana de Mercancías (DUM) tiene una relación directa con la eficiencia de la economía y es fundamental para mantener nuestro estilo de vida actual. Para ello se propone:
- A. Desarrollo de un estudio comparado sobre la normativa y la gestión local de las mercancías y elaboración de una propuesta marco para la modificación de las normativas locales.
  - B. Impulso de una plataforma metropolitana sobre normativa e información de la DUM.
  - C. Elaboración de Guía de buenas prácticas para la DUM en municipios de más de 10.000 hab
  - D. Apoyo en la implantación de un proyecto piloto para la mejora de la DUM en Huelva con aplicación de las medidas recogidas en la guía de buenas prácticas.
15. Impulsar la realización y aplicación de planes de movilidad en centros generadores de viaje (grandes empresas, polígonos industriales, explotaciones agrarias):
- A. Elaboración de planes de movilidad en empresas pertenecientes a AIQBE (Polo Químico de Huelva)

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	13/29





- B. Elaboración de plan de movilidad del Puerto de Huelva.
  - C. Elaboración de planes de movilidad de polígonos industriales de carácter metropolitano y/o comarcal y grandes explotaciones agrarias.
  - D. Campaña de concienciación sobre planes de movilidad en áreas comerciales de más de 50.000 m2.
16. Campaña de información y concienciación hacia una movilidad sostenible. En este sentido se propone:
- A. Refuerzo de la participación de los ayuntamientos y entidades vinculadas a la movilidad en la Semana de la movilidad sostenible.
  - B. Realización de campañas de difusión orientadas a destinatarios específicos basadas en la exposición de casos ejemplarizantes de éxito.
  - C. Creación de un portal web que aglutine información rigurosa sobre movilidad sostenible
17. Plan educativo y políticas de movilidad sostenible en escuelas. Con el objetivo de concienciar a la futura población adulta respecto a asumir comportamientos que promuevan la movilidad sostenible y segura el PTMHU propone:
- A. Realización de talleres de movilidad sostenible en educación primaria.
  - B. Realización de talleres de movilidad sostenible en educación secundaria.
  - C. Realización y edición de publicaciones complementarias para primaria y ESO de actividades que incorporen las temáticas de sostenibilidad y salud en relación a la movilidad
18. Cursos de formación en movilidad sostenible a técnicos municipales. Se propone la creación de un programa para impartir cursos de formación a técnicos municipales y otros empleados municipales con responsabilidades en materia de movilidad, urbanismo y medio ambiente y la elaboración de una “guía técnica” con los criterios fundamentales del urbanismo sostenible.
19. Plan de comunicación del Consorcio de Transporte Metropolitano en situación de pandemia. Se propone la elaboración de un Plan de Comunicación que se ponga en marcha en situaciones de crisis sanitaria como la generada por la COVID-19.
20. Medidas de fomento del transporte público en situación de pandemia. En este sentido el PTMHU propone:
- A. Elaboración de Plan de Contingencia: Actuación preventiva frente a la COVID-19 u otras pandemias.
  - B. Puesta en marcha de las actuaciones contempladas en el Plan de Contingencia.
  - C. Obtención de la certificación “Protocolo ante el COVID-19” de AENOR

#### 4. DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO Y LA POBLACIÓN

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.

##### *Perfil ambiental*

Según los datos obtenidos a partir de la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM) se pueden diferenciar tres subzonas climáticas presentes en el ámbito de estudio:

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	14/29



- Continental mediterráneo, presente en pequeñas zonas situadas en la parte norte y noroeste del ámbito. Es un clima de transición, caracterizado por tener escasas precipitaciones y una gran oscilación térmica.
- Mediterráneo continental, situado en toda la franja norte del ámbito. Al igual que el anterior es un clima de transición, con las mismas características, pero con una menor oscilación térmica debido a la acción del mar.
- Mediterráneo Oceánico, presente casi en la totalidad del ámbito del estudio a excepción de las zonas más interiores. Se caracteriza por tener mayores precipitaciones y una menor oscilación térmica que los dos anteriores debido a su escasa continentalidad.

Las temperaturas medias del ámbito se ven muy afectadas por la influencia del mar, siendo el valor más bajo 16 °C, abarcando la zona este del ámbito afectando a núcleos como Almonte o Matalascañas entre otros y al Parque Nacional de Doñana. Además, en la parte norte, cerca del municipio de Valverde del Camino se da una zona con las mismas características.

Prácticamente el resto del ámbito se sitúa entre los 17 °C y 18 °C, a excepción de la zona de la Palma del Condado donde los veranos son más calurosos debido a presentar una mayor continentalidad y por tanto sube la temperatura media hasta alcanzar los 19 °C. El mes más cálido es agosto con una temperatura media de 25,2 °C y el mes más frío es enero con 10,9. La media de las temperaturas máximas alcanzadas es de 29,5 °C en el mes de agosto y de la mínima es de 7,7 °C en enero, temperaturas que no llegan a ser ni muy cálidas ni muy frías debido a la influencia del mar.

Los valores máximos de precipitación se concentran entre los meses de noviembre, diciembre y enero, siendo noviembre el mes que más precipitación registra con 74 mm. Y por el contrario los mínimos se registran en la estación de verano llegando registrarse 1mm para los meses de julio y agosto.

Los parámetros utilizados para medir la calidad del aire en el ámbito de estudio, han sido por una parte las inmisiones (calidad del aire ambiente) y las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera.

En el caso de las inmisiones se han tomado los datos de las estaciones que se encuentran en el ámbito, correspondientes con los municipios de Almonte, Huelva, Moguer, Niebla, Palos de la Frontera, Punta Umbría y San Juan del Puerto.

En términos generales se aprecia que la calidad del aire en los municipios analizados, es buena o admisible a lo largo del año, siendo las estaciones de Marismas del Titán (Huelva) y Torrearenilla (Palos de la Frontera) las que presentan los valores más favorables, mientras que la estación de El Arenosillo (Moguer) y Matalascañas (Almonte) son las que presentan más días con una calificación global mala. Por otra parte, analizando los datos relacionados con la evolución de las emisiones de los gases de efecto invernadero a la atmósfera en la provincia de Huelva, se observa un claro descenso a medida que pasan los años, mejorando así la calidad del aire y la capa de ozono.

La evaluación de la exposición al ruido en el área metropolitana de Huelva se obtiene a partir de los Mapas Estratégicos de Ruido, herramienta elaborada en cumplimiento de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del consejo sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido. Los mapas estratégicos de ruido existentes en el ámbito son de dos tipos: el de la aglo-

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	15/29



meración urbana de Huelva (único municipio con más de 100.000 habitantes) y los de los grandes ejes viarios que lo atraviesan (con más de tres millones de vehículos/año).

La única fuente de ruido que afecta a la población es el tráfico viario, que incluye tanto los ejes viales de la ciudad como los accesos H-30 y H-31. Las cifras de población expuesta debidas al ruido emitido por los grandes viarios es menor, por lo que la principal fuente de ruido son los viales municipales.

El periodo en el que más población está expuesta a niveles acústicos que superan los objetivos acústicos es el nocturno. Teniendo en cuenta los objetivos de calidad acústica aplicables a áreas urbanizadas existentes fijados en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas y el Decreto 6/201, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía (65 dBA en periodos día y tarde y 55 dBA en periodo noche en sectores con predominancia de suelo residencial) durante el día resulta afectada el 12,3% de la población; por la tarde, el 3,9% y por la noche, el 42%.

Las principales directrices para luchar contra el ruido, con aplicación en el Plan de Movilidad, son:

1. La planificación de los usos del suelo, de modo que cualquier instrumento de planificación debe considerar:
  1. Reducir, tratar y/o controlar las nuevas fuentes generadoras de ruido, sobre todo en zonas saturadas.
  2. Evitar la generación de tráfico adicional en zonas de ruido elevado.
  3. Restringir determinados usos en zonas de ruido elevado.
  4. Preservar las zonas tranquilas existentes.
2. La adopción de políticas de control y gestión del tráfico rodado. Dado que en Huelva los problemas por altos niveles acústicos proceden del tráfico viario se deben adoptar planes de mejora que sigan avanzando en:
  1. la reducción de la intensidad del tráfico, potenciando el uso del transporte público y no motorizado y la peatonalización del centro.
  2. la reducción de la velocidad de circulación.
  3. la mejora del firme, evitando pavimentos en mal estado o adoquinados en zonas rodadas de alto tránsito.
  4. la reordenación del tráfico para optimizar la fluidez.
  5. El control del estacionamiento.

#### *Perfil demográfico*

La población total que presenta el ámbito de estudio de 428.866 habitantes, divididos en 24 municipios, que a su vez se subdividen en 95 núcleos de población.

El municipio más poblado es Huelva (capital), con 144.258 habitantes, lo que supone el 33,97% del total de la población. Le sigue Lepe con 27.047 habitantes (6,30%) y Almonte con 24.013 habitantes (5,45%). Entre los tres municipios suman casi la mitad de la población (45,72%).

Código Seguro de Verificación:VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	16/29



Por el contrario, el municipio menos poblado es Villablanca con 2.839 habitantes (0,65%), Lucena del Puerto con 3.395 habitantes (0,75%) y San Bartolomé de la Torre con 3.679 habitantes (0,85%). La suma de los tres municipios supone solo un 2,25% de la población.

En el reparto de municipios por rango de población, destacan los valores intermedios, siendo los municipios de tamaño medio los que predominan en el ámbito:

- Sólo cuatro municipios con menos de 4.000 habitantes.
- Seis municipios que se encuentran con población entre los 4.000 y los 10.000 habitantes.
- Siete municipios que se presentan entre 10.000 y 20.000 habitantes, siendo el rango que más municipios engloba.
- Seis municipios con una población entre los 20.000 y los 40.000 habitantes.
- Y únicamente Huelva (Capital), con una población superior a los 40.000 habitantes.

Analizando la población por género, se observa que las diferencias son mínimas. Hay 13 municipios donde hay más hombres que mujeres y 11 municipios donde hay más mujeres que hombres. Esto indica la igualdad en el reparto de la población. En el cómputo global, sólo hay un 0,38% de diferencia a favor de los hombres.

En relación con la población por grupos de edad que proporciona el SIMA (Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía), prácticamente todos los municipios del ámbito de estudio a excepción de Beas e Hinojos presentan un porcentaje mayor en población por debajo de los 20 años que población por encima de los 65 años. Esto da a entender que existe un relevo generacional de garantía. Y que sólo los dos municipios citados anteriormente presentan un envejecimiento significativo.

Se destacan los municipios de Aljaraque y San Juan del Puerto, con un 26,23% y 24,67% de población menor de 20 años respectivamente. Los cuales además presentan valores bajos de porcentaje de población por encima de los 65 años.

En cuanto al incremento relativo de la población en diez años, en correspondencia con los datos anteriormente analizados podemos observar como el municipio de Beas presenta un incremento negativo de -1,94% debido a su población envejecida, junto con Huelva, siendo los dos únicos municipios con valores negativos. Por otro lado, destacan Aljaraque y Palos de la Frontera, con un 22,45% y 23,96% de crecimiento.

El porcentaje de población diseminada es mínima. Es decir, la mayoría de la población vive en los núcleos de población. Es un dato interesante ya que la mayoría de los municipios tiene sólo un único núcleo de población. Los municipios que presentan una población diseminada superior a 1.000 habitantes son:

- Moguer, tiene una población diseminada de 3.932 habitantes, con cuatro núcleos de población.
- Ayamonte, que pese a tener muchos más núcleos de población (10) que Moguer, presenta menos población diseminada (1.399 habitantes). Aunque la superficie municipal es más pequeña que la de Moguer.
- Gibraleón, que con 11 núcleos de población tiene una población diseminada de 1.276 habitantes.
- Cartaya, que presenta una población diseminada de 1.040 habitantes y 3 núcleos de población.

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	17/29



Además, cabe destacar el caso de Punta Umbría, que no presenta habitantes en diseminados, pese a tener 3 núcleos de población. Y Valverde del Camino, que tan sólo tiene 16 habitantes en diseminados, con cinco núcleos de población y una gran extensión municipal.

Un indicador socioeconómico de relevancia es la tasa de desempleo municipal. En total, hay tres municipios que superan la tasa de desempleo de la comunidad, Punta Umbría con 28,73%, Aljaraque con 27,30% y Valverde del Camino con 26,80%. El resto de los municipios se encuentran por debajo de la media de la comunidad, siendo Lucena del Puerto la que menos tasa de desempleo posee con un 5,65%. Otros municipios importantes como Huelva, Almonte o Lepe presentan unas tasas medias de desempleo.

Con los datos extraídos del IECA (Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía) del último año disponible (2016) en relación con la renta se observa que los municipios que presentan una mayor renta media son Aljaraque (22.515), Huelva (18.923) y Punta Umbría (15.793). Los municipios que tiene una renta inferior son Rociana del Condado (7.098), Villablanca (8.499) y Almonte (8.870).

En el área metropolitana de Huelva existen bolsas de exclusión social cuyos niveles de deterioro y conflictividad merecen atención. Según el catálogo de zonas desfavorecidas en barrios presente en la publicación "Vulnerabilidad del tejido social de los barrios desfavorecidos de Andalucía. IF011/08". Egea, Nieto, Domínguez y González. Centro de Estudios Andaluces, Consejería de Presidencia, Junta de Andalucía. 2008, en el área metropolitana de Huelva hay seis municipios (Aljaraque, Cartaya, Gibraleón, Huelva, Isla Cristina y Moguer) con zonas desfavorecidas o muy desfavorecidas.

El PTMHU debe contemplar acciones para paliar estas situaciones, evitando el mantenimiento de la segregación social y física de estas zonas y colaborando en su recuperación. Dichas acciones, a nivel de un plan de movilidad sostenible, se pueden resumir al menos en:

1. Mejorar la accesibilidad de estos barrios, evitando su desconexión del resto de la trama urbana, con actuaciones que garanticen el acceso mediante:
  1. Transporte público
  2. Vías ciclistas
  3. Itinerarios peatonales accesibles y seguros
2. Mejorar la seguridad de usuarios y medios de transporte público
3. Garantizar el acceso al transporte público de colectivos desfavorecidos mediante la subvención del coste del billete.
4. Mejorar la integración física de estas zonas con el resto del núcleo urbano, no empeorando su situación mediante la creación de nuevas infraestructuras que mantengan o agraven el aislamiento y segregación que sufren al fragmentar la continuidad de la trama urbana, sino, por el contrario, actuar manteniendo la accesibilidad a otras partes del entorno urbano.

#### *Participación ciudadana*

El 27 de junio de 2018 se realizó la jornada pública de presentación y divulgación del PTM de Huelva, correspondiéndose con el inicio de los trabajos. Dicha jornada de inicio contó con los siguientes asistentes:

- Representantes de todos los Ayuntamientos (alcalde, concejales o técnicos).

Código Seguro de Verificación:VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	18/29



- Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (órgano contratante del PTM de Huelva).
- Delegación Territorial de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.
- Consorcio de Transporte Metropolitano de Huelva.
- Equipo redactor del PTM de Huelva: Estudios, Proyectos y Planificación, S.A. (EPYPSA)

Tras exponer el proyecto y la necesidad de llevar a cabo un proceso participativo de manera paralela al Plan, se explicó a los asistentes el contenido del cuestionario que se facilitaría vía mail a cada uno de ellos, a fin de obtener información acerca de la situación actual de cada uno de los municipios. Para obtener un diagnóstico lo más fiel posible a la realidad de cada municipio, resulta un elemento clave la participación de los representantes de los distintos ayuntamientos, sin embargo, se obtuvo una escasa participación con apenas 5 cuestionarios completados de los 24 ayuntamientos implicados. Esto supone apenas el 20,8% de participación del total de los municipios.

El 4 de julio de 2019 se celebra el primer taller participativo, en el que además del nivel de dirección del estudio y de autoridades locales y gobierno, así como personal técnico, se incluyen el resto de población civil a través de asociaciones o grupos de interés. Esta jornada estuvo liderada y conducida por el IAAP, realizando posteriormente el correspondiente “Informe con los resultados de la jornada participativa sobre el PTM de Huelva”.

El taller se desarrolló con la asistencia de 25 personas, correspondientes a entidades locales, operadores de transporte y diferentes asociaciones. Como síntesis sobre las reflexiones de los grupos de trabajo, los aspectos considerados como de mayor importancia y urgencia en el documento se pueden resumir en:

1. Reducción significativa del uso del vehículo privado.
2. Incremento del uso del transporte público, aumentando los recursos destinados a éste y su frecuencia.
3. Establecimiento de una red urbana e interurbana de bicicletas, así como servicios complementarios como sistemas de alquiler.

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).

## 5. IMPACTOS SOBRE EL ENTORNO Y LA POBLACIÓN DEL PLAN

Una vez descrita y caracterizada la población y el entorno, el siguiente paso de la EIS es la identificación de los impactos que se producen sobre aquellos elementos del entorno que influyen de forma habitual en la salud de la población, los determinantes de salud, y realizar una valoración de los mismos, considerando su probabilidad, intensidad y posible permanencia o irreversibilidad, como paso previo al análisis de su influencia en la salud de la población.

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	19/29



En el documento VIS, para la identificación y valoración de los impactos en salud se ha utilizado la propuesta metodológica del Manual para la EIS de Instrumentos de Planeamiento Urbanístico en Andalucía y, siguiendo las recomendaciones incluidas en él, concretamente en el Anexo U-5, se ha realizado una lista de chequeo basada en las áreas de intervención donde se analiza la relevancia cualitativa de los aspectos fundamentales de los impactos, su probabilidad, intensidad y posible permanencia o irreversibilidad de los mismos. De esta forma se han determinado las áreas de intervención (o de cualquier otro determinante) sobre las que puede producirse un impacto significativo, lo que le ha permitido descartar áreas en las que no se van a producir en ningún caso dichos impactos en salud.

En la siguiente tabla se valora la posible modificación del aspecto considerado en función de su probabilidad de ocurrencia, de la intensidad de la modificación prevista y de su permanencia en el tiempo.

ASPECTOS A EVALUAR	CARACTERÍSTICAS DE LOS IMPACTOS			RELEVANCIA
	PROBABILIDAD	INTENSIDAD	PERMANENCIA	GLOBAL
<b>Factores ambientales</b>				
Calidad de aire asociada al tráfico de vehículos	ALTA	MEDIA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Niveles acústicos asociados al tráfico de vehículos	BAJA	BAJA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Factores ambientales relacionados con el cambio climático (emisiones de gases de efecto invernadero e incidencia sobre la capacidad de mitigación)	ALTA	MEDIA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Calidad de aguas superficiales y subterráneas	BAJA	BAJA	ALTA	NO SIGNIFICATIVO
Vulnerabilidad a las olas de calor relacionadas con islas de calor y el cambio climático	MEDIA	MEDIA	MEDIA	SIGNIFICATIVO
Fuentes de contaminación radiactiva	BAJA	BAJA	BAJA	NO SIGNIFICATIVO
Calidad del suelo. Generación de residuos y vertederos	MEDIA	BAJA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Ocupación de zonas vulnerables (por fenómenos extremos)	BAJA	BAJA	BAJA	NO SIGNIFICATIVO
<b>Movilidad sostenible</b>				
Accesibilidad a espacios naturales, zonas verdes e instalaciones deportivas	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Accesibilidad a servicios sociales, educativos y sanitarios	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Accesibilidad a espacios para el desarrollo económico	ALTA	ALTA	ALTA	
Accesibilidad al transporte público	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Niveles de accidentabilidad ligados al tráfico	MEDIA	MEDIA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Infraestructuras para la movilidad no motorizada. Vías peatonales y ciclistas	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Práctica de hábitos saludables como la actividad física	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Habitabilidad del entorno urbano y Accesibilidad a la población en general	MEDIA	MEDIA	ALTA	SIGNIFICATIVO
<b>Convivencia social</b>				
Accesibilidad a la población de zonas desfavorecidas (y de núcleos alejados y dispersos, rural diseminado)	MEDIA	MEDIA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Acceso al transporte público de colectivos desfavorecidos	MEDIA	MEDIA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Acceso al transporte público a personas con discapacidad	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICATIVO

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	20/29





ASPECTOS A EVALUAR	CARACTERÍSTICAS DE LOS IMPACTOS			RELEVANCIA
	PROBABILIDAD	INTENSIDAD	PERMANENCIA	GLOBAL
Accesibilidad a estructuras, organismos y redes generadoras de solidaridad y cohesión social	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Empleo local y desarrollo económico				NO SIGNIFICATIVO
<b>Otras áreas de intervención</b>				
Grandes accidentes en zonas pobladas	BAJA	BAJA	MEDIA	NO SIGNIFICATIVO
Vectores de transmisión de enfermedades	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICATIVO
Puesta en valor de la riqueza monumental, paisajística y cultural del ámbito de estudio	ALTA	ALTA	ALTA	SIGNIFICATIVO

Los aspectos a evaluar en fases posteriores son los identificados como que pueden verse modificados de una manera significativa por la aplicación de las medidas contenidas en el PTMHU. A continuación, se explican los motivos que han llevado a tal juicio de valor.

#### *Factores ambientales*

Todas las actuaciones que conduzcan a modificar el reparto modal en el sentido de reducir el uso del vehículo privado en beneficio de modos no motorizados o el transporte público y la renovación de flotas de éste último supondrá una reducción de la intensidad de tráfico y de los niveles de emisión de contaminantes atmosféricos que tendrán una incidencia significativa sobre la salud pública ya que estos están asociados con el desarrollo de determinadas patologías (enfermedades respiratorias y cardiovasculares). Además, también tienen incidencia en el cambio climático (niveles de ozono y enfermedades asociadas, vulnerabilidad de la población a los efectos del estrés por calor...).

Del mismo modo, la reducción del tráfico motorizado por la modificación del reparto modal que persigue el PTMHU también afectará a los niveles acústicos emitidos por el tráfico, y tendrá impacto sobre la salud de la población ya que el ruido está asociado al desarrollo de determinadas patologías (estrés). De todos modos, se espera que la intensidad global del efecto sea menor que en el caso de la calidad del aire ya que el ruido tiene una escala logarítmica y se precisan importantes reducciones del tráfico circulante para reducir de una manera significativa los niveles acústicos. Aun así, el PTMHU puede suponer una modificación importante en zonas puntuales con grave afección en la actualidad.

En cuanto a la calidad de aguas superficiales y subterráneas y a la calidad del suelo y su posible afección por generación de residuos y vertederos, la probabilidad de que las actuaciones previstas en el Plan provoquen impactos significativos es muy baja ya que se limita a las actuaciones que contemplan nuevas infraestructuras, que solo son una pequeña parte de las previstas.

En cuanto a la ocupación de zonas vulnerables amenazada por los efectos de fenómenos extremos, el Estudio Ambiental Estratégico estudia la posible afección centrándose principalmente en la afección de zonas inundables, riesgo que se verá amplificado en el futuro como consecuencia del cambio climático. Para ello emplea la delimitación del DPH y del DPMT de modo que las actuaciones previstas no afecten al dominio público y a sus zonas inundables asociadas, así se minimiza el riesgo hasta resultar no significativo.

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	21/29





*Movilidad sostenible*

Todas las actuaciones que conduzcan a una mejora de la accesibilidad a los servicios públicos, servicios sociales, educativos y/o sanitarios y a espacios para el desarrollo económico (reordenación y creación de nuevas líneas de transporte público, creación de nuevas infraestructuras, especialmente para la movilidad no motorizada), tendrá efectos significativos sobre la accesibilidad sobre todo para población vulnerable y en riesgo de exclusión, favoreciendo la integración social.

Igualmente, cualquier actuación que mejore la accesibilidad a espacios naturales, zonas verdes e instalaciones deportivas, redundará en un incremento de las actividades deportivas y al aire libre, con el consiguiente efecto beneficioso sobre la salud de la población. En esta misma línea, la creación o consolidación de infraestructuras para la movilidad no motorizada, logrando que sea una alternativa atractiva por su conectividad y comodidad de uso, supondrá un incremento de la actividad física, por lo que el efecto sobre la mejora de la salud de la población será significativo.

Las actuaciones en materia de mejora de señalización y calmado de tráfico, que suponen un correcto diseño y/o mantenimiento de las vías de comunicación y la separación física de las zonas destinadas a la movilidad motorizada del resto de áreas de ocupación, redundarán significativamente en la salud de la población al disminuir los niveles de accidentabilidad y, por tanto, la tasa de muertos y heridos en carretera.

Todas las actuaciones que conduzcan a mejorar la accesibilidad al transporte público, lo que supone reducir el uso del vehículo privado y, con ello, sus emisiones, tienen un impacto significativo sobre la salud pública por los motivos referidos anteriormente relativos a disminución de emisiones, integración social, disminución de desigualdades, etc.

Actuaciones como la peatonalización de centros urbanos y la mejora de la accesibilidad a espacios públicos mejora la habitabilidad del entorno urbano y el acceso a espacios públicos de convivencia, mejorando la integración social, por lo que su efecto se ha valorado como significativo.

*Convivencia social*

Las actuaciones relacionadas con la creación de nuevas infraestructuras deben evitar la creación de barreras que supongan la segregación física y social de parte de la población (y, por el contrario, deben favorecer el acceso a zonas ya aisladas y su conexión con el resto de la trama urbana). Las actuaciones previstas en el PTMHU deben hacer especial énfasis al respecto en los barrios catalogados como desfavorecidos y con población en riesgo de exclusión social pues su capacidad de modificar este aspecto se ha calificado como significativa.

Las actuaciones que contemplan el establecimiento de políticas sociales dirigidas a garantizar el acceso al transporte público de colectivos desfavorecidos (discapacitados, ancianos, parados...) mejoran su calidad de vida de una manera significativa.

Destacan las actuaciones relacionadas con la mejora de la accesibilidad de estaciones, paradas y vehículos de la red de transporte público de modo que se facilita la accesibilidad a personas con discapacidad en igualdad de condiciones que el resto de la población, lo que tiene influencia directa en su calidad de vida.

Código Seguro de Verificación:VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	22/29



Por último, se considera que el Plan tiene efectos significativos sobre el empleo local y el desarrollo económico ya que la mejora de la accesibilidad al conjunto de la población permite el aprovechamiento de las oportunidades que se ofrecen para potenciar el incremento del empleo local y favorece un reparto equitativo de la riqueza generada. Además, las actuaciones del Plan relacionadas con la adopción de nuevas tecnologías aplicadas al sistema de transporte tienen repercusiones positivas sobre la cualificación profesional y sobre la formación de los trabajadores y trabajadoras dedicadas al sector.

#### *Otras áreas de intervención*

Las actuaciones previstas en el PTMHU no producen efectos significativos sobre el riesgo asociado a grandes accidentes, tanto de origen natural (inundaciones, incendios, sismos, etc.) como artificial (asociados a grandes instalaciones industriales). Como ya se ha comentado anteriormente, las posibles nuevas infraestructuras evitarán la afección a zonas inundables y no se considera que ni las nuevas infraestructuras ni las actuaciones orientadas al fomento del transporte público puedan incidir significativamente en el riesgo de incendio, sobre todo en espacios naturales.

Por otro lado, el PTMHU contempla actuaciones que facilitan el acceso en transporte público a importantes áreas de interés turístico mediante la mejora de puntos de acceso (paradas) en grandes centros atractores como los centros de visitantes del Parque Nacional de Doñana y del Paraje Natural Marismas del Odiel, o la aldea de El Rocío, por lo que tiene efectos significativos sobre la puesta en valor de la riqueza monumental, paisajística y cultural del ámbito.

Por último se destacan los efectos significativos sobre los vectores de transmisión de enfermedades, concretamente sobre la COVID-19, si bien estos efectos pueden ser de distinto signo. Por un lado, el fomento de la movilidad no motorizada puede tener efectos positivos sobre la transmisión de la enfermedad al realizarse al aire libre y permitir aumentar la distancia social, siempre que vaya asociada a otras actuaciones de transformación del espacio público que permitan esa distancia social. Por otro, el fomento del transporte público puede tener una incidencia negativa sobre la transmisión de la enfermedad por lo que las actuaciones para su fomento deben acompañarse de medidas de protección que reduzcan los impactos a límites aceptables. Por último, el miedo al contagio puede provocar el aumento del uso del vehículo privado en detrimento del transporte público, lo que resulta contraproducente respecto al objetivo principal del Plan de modificar el reparto modal hacia una mayor cuota de viajes no motorizados o en transporte público.

Para los aspectos para los que no se ha podido descartar la presencia de riesgos significativos basándose en estimaciones cualitativas, la valoración se completa con un análisis semicuantitativo mediante el uso de indicadores para cuantificar la relevancia del impacto y el estándar de comparación aplicable, lo que permitirá una toma de decisiones más objetiva sobre la necesidad de afrontar un análisis más profundo.

Cuando para un aspecto no se cumpla el estándar indicado, será necesario realizar un análisis en profundidad en el que se considerará una mayor cantidad de variables. Por el contrario, si se cumple, se considerará que el análisis realizado es suficiente, aunque se recomienda que se complete la información con una propuesta de medidas y el diseño de un programa de seguimiento.

En gran medida, los indicadores propuestos a continuación sirven para evaluar de una manera conjunta todos los aspectos considerados en una determinada área de intervención.

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	23/29



Indicadores de impacto	
Aspecto	Denominación del indicador
<b>Factores ambientales</b>	
Calidad del aire asociada al tráfico de vehículos	Valoración de la calidad del aire.
	Población en riesgo por el impacto en la calidad del aire de la contaminación atmosférica debido al tráfico.
Niveles acústicos asociados al tráfico de vehículos	Confort acústico.
	Población en riesgo por el impacto en la calidad del aire de la contaminación acústica debido al tráfico.
Factores ambientales relacionados con el cambio climático (emisiones de gases de efecto invernadero)	Porcentaje de turismos con distintivo ambiental CERO y CERO+ECO.
<b>Movilidad sostenible</b>	
Accesibilidad a espacios naturales, zonas verdes e instalaciones deportivas	Porcentaje de espacios naturales zonas verdes e instalaciones deportivas a menos de 300 m (en línea recta) de una parada de transporte público.
	Porcentaje de espacios naturales zonas verdes e instalaciones deportivas a menos de 300 m (en línea recta) de un carril bici.
Accesibilidad a servicios sociales, educativos y sanitarios	Porcentaje de servicios sociales, educativos y sanitarios a menos de 300 m (en línea recta) de una parada de transporte público.
	Porcentaje de servicios sociales, educativos y sanitarios a menos de 300 m (en línea recta) de un carril bici.
Accesibilidad a espacios para el desarrollo económico	Porcentaje de espacios para el desarrollo económico a menos de 300 m (en línea recta) de una parada de transporte público.
	Porcentaje de espacios para el desarrollo económico a menos de 300 m (en línea recta) de un carril bici.
Accesibilidad al transporte público	Porcentaje de la población a menos de 300 m (en línea recta) de una parada de transporte público.
	Porcentaje de la población a menos de 300 m (en línea recta) de un carril bici.
Niveles de accidentabilidad ligados al tráfico	Accidentes con víctimas en vías de circulación.
	Identificación de tramos de concentración de accidentes
Infraestructuras para la movilidad no motorizada. Vías peatonales y ciclistas	Km de carriles bici en servicio por cada 10.000 habitantes.
	Espacio viario para uso peatonal
Práctica de hábitos saludables como la actividad física.	Porcentaje de desplazamientos en vehículo privado en el reparto modal.
Habitabilidad del entorno urbano y Accesibilidad a la población en general	Porcentaje de desplazamientos en transporte público en el reparto modal.
	Porcentaje de desplazamientos en modos no motorizados (peatonal o en bicicleta) en el reparto modal.

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	24/29



Indicadores de impacto	
Aspecto	Denominación del indicador
<b>Convivencia social</b>	
Accesibilidad a la población de zonas desfavorecidas (y de núcleos alejados y dispersos, rural diseminado)	Nº de servicios interurbanos por núcleo urbano.
Acceso al transporte público de colectivos desfavorecidos	Porcentaje de paradas accesibles.
Acceso al transporte público a personas con discapacidad	Porcentaje de paradas con itinerarios peatonales accesibles.
Accesibilidad a estructuras, organismos y redes generadoras de solidaridad y cohesión social	Porcentaje de flota de autobuses accesibles a discapacitados.

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.

A continuación se detallan algunos determinantes que, con carácter general, deberían evaluarse en esta fase dada la probabilidad de su ocurrencia, su duración y el impacto negativo para la salud que por regla general suelen suponer, especialmente para las actuaciones que se lleven a cabo en el ámbito urbano dado el mayor número de receptores:

- Emisión de contaminantes al aire, suelo y agua: La ejecución de obras e infraestructuras siempre conlleva estos riesgos que, si bien son temporales, requieren la adopción de las medidas necesarias para minimizarlos hasta niveles aceptables.
- Empleo y desarrollo económico: Durante la fase de ejecución de los proyectos e infraestructuras se crean puestos de trabajo relacionados con la construcción, ingeniería, I+D+I, nuevas tecnologías, sector energético, PRL, dirección de proyectos, transporte de mercancías.... El hecho de que el plan tiene continuidad temporal podría suponer trabajo estable para determinados sectores y oportunidades para empresas de la zona.
- Ocupación del territorio: En este sentido se debe tener en cuenta tanto el espacio permanente que ocupa una nueva infraestructura como la ocupación temporal del espacio que genera cualquier obra pública (maquinaria, obreros, materiales...)
- Problemas de accesibilidad y accidentabilidad ligados al tráfico: El plan prevé varias actuaciones globales de conexiones y ampliaciones en viales que durante la ejecución de las obras previsiblemente puede ocasionar problemas de tráfico (dificultades en la accesibilidad a servicios esenciales, laborales o redes de apoyo) y accidentes de tráfico.

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	25/29



Por ello, 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.

Con relación a la identificación de determinantes y su evaluación en la fase de puesta en servicio y explotación, la administración promotora realiza una lista de chequeo del escenario del plan identificando aquellos determinantes que pueden verse afectados positiva o negativamente.

Independientemente de este análisis, esta administración considera que se deben analizar en conjunto los impactos asociados a todas las actuaciones del plan, sus objetivos y medidas específicas. Los principales impactos que pueden derivarse del plan son los siguientes:

- **Calidad de aire: (contaminación y ruido).** El tráfico es la fuente principal de contaminación de las zonas urbanas. Existe amplia evidencia científica que establece la relación causa-efecto entre los contaminantes atmosféricos y los problemas respiratorios, cardiovasculares y el cáncer. Diversos estudios relacionan el transporte y la contaminación acústica con la falta de sueño y el deterioro cognitivo. Entre la población expuesta se considera especialmente vulnerable a los niños, mayores de 65 años y personas socialmente desfavorecidas. Para el ruido se consideran además como especialmente vulnerables los ámbitos educativos y sanitarios por la necesidad de concentración y/o descanso. La implantación del plan supone una serie de medidas encaminadas a disminuir la contaminación ambiental, y con ello, mejorar la salud, mediante la reducción del tráfico de vehículos privados, evitando las congestiones y mejorando los accesos a los principales núcleos de población que es donde se concentran las mayores emisiones ambientales. También contribuye positivamente a la promoción de la movilidad activa, el aumento del uso de vehículos menos contaminantes y aumento del número de puntos de recarga para vehículos eléctricos. Otras medidas favorables para la salud son las que reducen la exposición de la población al tráfico como la creación de zonas peatonales o de tráfico restringido y las barreras (vegetación o paneles) entre vías de comunicación y zonas residenciales; también ayudan medidas preventivas como el empleo de materiales que reduzcan el ruido, limitación de velocidad, etc.
- **Accesibilidad a transporte público:** El Plan favorece la conectividad, movilidad y accesibilidad al transporte público, a través de la creación de nuevas líneas, coordinación de los servicios urbanos con interurbanos y sistema de transporte público metropolitano, creación de sistema de transporte de alta capacidad, conexión con itinerarios peatonales y carriles bici que conecten todos los núcleos poblacionales, aumento de las opciones tarifarias para el uso del transporte público, etc. El transporte público, aparte de otros beneficios ambientales, es un gran aliado para la movilidad y la eliminación de inequidades, pues permite moverse a personas de escasa movilidad o recursos económicos, por lo que tiene un impacto positivo sobre la sociedad.
- **Accesibilidad a servicios:** La mejora de accesibilidad al transporte público construcción de áreas intermodales, creación de aparcamientos disuasorios, coordinación de los servicios, etc son entre otras, medidas que favorecen el acercamiento de la población a los servicios esenciales. Igualmente les permiten acceder a oportunidades laborales y a extender o profundizar sus redes de apoyo personales. Por todo ello, se considera un impacto favorable sobre la población. Este impacto es especialmente significativo en barrios con peores dotaciones sociales y en los pueblos del interior de la comarca que son los más distanciados de hospitales, servicios administrativos, Universidad, cen-

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	26/29



tros comerciales y de ocio, por lo que en este sentido, como en el caso anterior, se recomienda que se prioricen aquellas actuaciones que afecten a la población con mayores inequidades.

- **Accidentabilidad ligada al tráfico:** Las medidas mencionadas anteriormente junto con otras como actuaciones enfocadas a la segregación del transporte de mercancías y su control, duplicación y/o desdoblamiento de las vías de acceso, mejora del mantenimiento y mejoras en la infraestructura (señalización, tecnologías...) proyectadas en este plan supondrían un efecto positivo sobre este determinante pudiendo tener mayor incidencia en colectivos vulnerables, peatones, ciclistas y motoristas que son los que actualmente suman el 46% de los accidentes mortales de tráfico según información de la DGT. Esta reducción de la lesionabilidad y mortalidad además de evitar situaciones dramáticas en las familias podría tener un impacto económico en cuanto a que el gasto sanitario que se invierte por esta causa podría destinarse a otros ámbitos sanitarios suponiendo un beneficio extra para la población.
- **Actividad física:** Según los datos facilitados por la OMS el sedentarismo es uno de los factores de mayor riesgo de mortalidad por enfermedades no transmisibles. Numerosos estudios relacionan la inactividad física con enfermedades cardio-metabólicas. El sobrepeso y obesidad constituye en la actualidad uno de los grandes problemas de salud pública. El plan promueve el fomento de la movilidad activa mediante la adopción de diversas medidas encaminadas a la dotación de infraestructuras y equipamientos (carriles peatonales y de bicis, puntos de préstamos de bicis, flota de bicis públicas, autobuses con portabicis y portapatinetes, etc,) así como campañas de información. Igualmente la creación de espacios libres de vehículos y un diseño de la ciudad donde todos los servicios se encontrasen a una distancia inferior a 500 m son otras actuaciones que se recomiendan en este sentido. Todas estas actuaciones supondrán un impacto positivo en la población.
- **Convivencia ciudadana:** El empleo de transporte colectivo y aumento de actividades al aire libre puede suponer mejora en las relaciones interpersonales y la cohesión social. Del mismo modo la reducción del tiempo en los desplazamientos supone disponer de más tiempo libre para dedicar a otras actividades por ejemplo al ocio, reuniones familiares, con amigos...contribuyendo de esta manera a un mayor bienestar. En este sentido, hay que tener cuidado con la creación de barreras físicas (nuevas infraestructuras que impidan el paso entre zonas aledañas), dificultades para personas con movilidad reducida o zonas que queden mal cubiertas por transporte público.
- **Empleo y desarrollo económico:** El Plan contempla una variedad de medidas relacionadas con este determinante. Por un lado, la mejora de las conexiones favorece el acceso de la población a su trabajo y a diferentes servicios apoyando así el comercio y empleo local. Por otro lado, el Plan afecta a este determinante desde la visión de crear empleo a la hora de la integración de nuevos servicios de transporte en la comarca, impulso a las nuevas tecnologías en el transporte y a la innovación. Otras actuaciones incluidas en el paquete de medidas complementarias como crear campañas de información y concienciación hacia una movilidad sostenible o el propio hecho del mantenimiento de los futuros viales e infraestructuras asociadas a la movilidad, entre otras, también ayudan a crear empleo. Con todo ello la población de la comarca podría verse beneficiada mejorando su renta, su estabilidad laboral y su calidad de vida.

Código Seguro de Verificación:VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	27/29



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.

## 6. CONCLUSIONES

Una vez valorado el documento VIS presentado por la administración promotora, en líneas generales podemos concluir que el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva, Plan de Movilidad Sostenible” **va a tener un impacto positivo en la salud de la población** de la zona al pretender implantar un sistema de movilidad sostenible favoreciendo la accesibilidad de la población a los servicios y equipamientos básicos, mejorando las interconexiones entre los diferentes núcleos poblacionales, promoviendo el uso de energías renovables, empleo de transporte público y la movilidad activa reduciendo las emisiones contaminantes. Estas medidas contribuyen así mismo a mitigar los efectos del cambio climático y por consiguiente los efectos de éste sobre la salud de la población y del medio.

Sin embargo, no hay que descartar los impactos negativos derivados del plan fundamentalmente en la fase de construcción y ejecución que se pueden reducir siguiendo las siguientes recomendaciones:

### *Fase de construcción*

- Planificar las obras para disminuir en la medida de lo posible la población expuesta, especial atención a población vulnerable.
- Ubicar la carga y descarga del material en zona protegida del viento.
- Cubrir con lonas tupidas la carga de los camiones. Controlar la altura de la carga.
- Evitar zonas no pavimentadas o en su caso cubrirla con grava u otro material para evitar la formación de barro.
- Utilizar maquinaria/vehículos menos contaminantes. Mantenimiento de motores, utilización de filtros de partículas...
- Apagar vehículos y maquinarias cuando no se estén utilizando.
- Control de ruido en la fuente (encerramiento, pantallas, sustituir maquinaria obsoleta...)
- Señalización, reducir velocidad en la zona de obras y proximidades, desvíos alternativos.

### *Fase de explotación. Aquellas que:*

- Faciliten la adopción de modo de transporte activo.
- Faciliten el uso de transporte público colectivo.
- Disminuyan la necesidad de transporte, fundamentalmente privado.
- Opten por modos de transporte menos contaminante.
- Disminuyan la accidentabilidad, especialmente la vinculada a peatones.
- Disminuyan las inequidades en materia de accesibilidad y exposición a contaminantes.
- Den respuesta a las peticiones de ciudadanos en los procesos de participación.

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>			
FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	28/29




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 la 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 la población a sus destinos a través del transporte público, abaratando costes, extendiendo las redes, reduciendo los tiempos de acceso y eliminando barreras físicas.
- Maximizar la accesibilidad de la población a sus destinos usando movilidad activa (a pie, en bicicleta), 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.

EL DIRECTOR GENERAL DE SALUD PÚBLICA Y ORDENACIÓN FARMACÉUTICA  
P.D. EL/LA DELEGADO/A TERRITORIAL DE SALUD Y CONSUMO  
Resolución de 14 de marzo de 2023 (BOJA Número 53, de 20 de marzo)

Fdo.: Manuela María Caro López

Código Seguro de Verificación: VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	MANUELA MARIA CARO LOPEZ	FECHA	10/05/2023
ID. FIRMA	VH5DP7QB2GF3QG3VQA57K7J7UPVJGK	PÁGINA	29/29
			



## MEMORIA ECONÓMICA

### PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

## ÍNDICE

Justificación del Plan y elaboración del documento.....	2
Presupuesto y financiación.....	6
Consideraciones generales.....	6
Fases de ejecución atendiendo a la disponibilidad presupuestaria.....	7
Programas del Plan.....	10
Líneas Estratégicas PITMA 2021-2030.....	11
Reparto presupuesto por fuente de financiación.....	13
Financiación autónoma.....	15
Consortio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva.....	18
Financiación Europea.....	19
Mecanismo de Recuperación y Resiliencia – NEXT Generation.....	20
FEDER 2021-2027.....	24
Entidades Locales.....	30
Estatal.....	32
Actuaciones financiadas por diferentes entidades.....	33
Anexos.....	36





## **I. Justificación del Plan y elaboración del documento.**

El Estatuto de Autonomía para Andalucía establece en su artículo 64 las competencias de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de transportes y comunicaciones, incluyendo tanto las infraestructuras como los servicios de transporte que discurren por territorio andaluz.

El artículo 56.5 del Estatuto de Autonomía atribuye igualmente a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio, que incluye en todo caso el establecimiento y regulación de las directrices y figuras de planeamiento territorial, las previsiones sobre el emplazamiento de infraestructuras y equipamientos, la promoción del equilibrio territorial y la adecuada protección ambiental.

El Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, determina en su artículo 10 que la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, mantiene las competencias que tenía la anterior Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, salvo las competencias en materia de puertos, que están recogidas en el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, modificado por el Decreto 440/2019, de 2 de abril. En su artículo 1 atribuye a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda la competencia en:

- Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes, como carreteras, vías ciclistas, ferrocarriles y otras infraestructuras viarias, cuyos itinerarios se desarrollen íntegramente en el territorio de Andalucía. Los transportes terrestres, marítimos, fluviales, por cable, aeropuertos, helipuertos, áreas de transporte de mercancías, y demás infraestructuras del transporte que no tengan la calificación de interés general del Estado, ordenación del transporte de mercancías y de viajeros y viajeras que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa. La gestión y desarrollo de la Red de Áreas Logísticas de Andalucía, y el impulso de la intermodalidad en aquellas.
- Ordenación del territorio y del litoral, urbanismo, sostenibilidad urbana e inspección territorial y urbanística.
- El fomento e impulso, en el marco de la ordenación territorial y urbanística, de las declaraciones de interés estratégico para el fomento de iniciativas económicas, de acuerdo con lo establecido en el Decreto-ley 4/2019, de 10 de diciembre.

A propuesta de la extinta Consejería de Fomento y Vivienda en ejercicio de la competencia prevista en el artículo 27.23 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, previa deliberación, el Consejo de Gobierno, en su sesión del día 1 de julio de 2014 acuerda la formulación del



Plan de Movilidad Sostenible del Área de Huelva, en adelante el Plan, publicada en BOJA n.º 134 de 11 de julio de 2014. Mediante este acuerdo se fijan los objetivos, contenidos y el proceso de tramitación que deben seguirse para su aprobación por el Consejo de Gobierno.

Elaborada la Versión Preliminar del Plan, se ha dado cumplimiento a los preceptivos trámites de audiencia e información pública. Mediante Resolución de 11 de febrero de 2022, la Dirección General de Movilidad, somete a los trámites de audiencia e información pública el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva, Plan de Movilidad Sostenible. (BOJA N.º 35, de 21 de febrero de 2022). Posteriormente, se elaboró la Versión Final del Plan y el Estudio Ambiental Estratégico para su evaluación ambiental en aplicación de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Con fecha 16 de enero de 2016 se solicitó a SG de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul emisión de la “Declaración Ambiental Estratégica”, estando a fecha de esta Memoria pendiente de emitirse.

Por otra parte, el Plan se encuentra sometido a Evaluación de Impacto en la Salud acorde al Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Con fecha 16 de enero de 2023 se solicitó a la DG Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Consejería de Salud y Consumo “Informe de Evaluación de Impacto en la Salud”, recibándose con fecha 10 de mayo de 2023 informe favorable emitido por la Delegación Territorial de Huelva de la Consejería de Salud y Consumo.

Así mismo, el Plan ha sido objeto de informe sobre su incidencia en la ordenación del territorio, acorde a lo previsto por la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio en la Comunidad Autónoma de Andalucía, siendo informado favorablemente, con fecha 23 de marzo de 2023, por la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

El Plan ha contado además con el asesoramiento técnico del equipo Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) perteneciente al Banco Europeo de Inversión que ha colaborado en su elaboración y supervisión siguiendo la metodología sobre planificación estratégica de la Comisión Europea.

La presente memoria se elabora en virtud del Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económica-financiera, que en su artículo 2, establece los supuestos de actuaciones para los que habrá de elaborarse expresamente la memoria económica. En su apartado 2 d) impone la exigencia de una memoria de valoración económica para las propuestas de planes con incidencia económica-financiera, por tanto el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva resulta incluido en el ámbito de aplicación del citado Decreto por lo que la presente Memoria se elabora a efectos de la emisión del Informe económico financiero por la Dirección General de Presupuestos.



El objetivo del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible es definir, diseñar y planificar un modelo de movilidad sostenible en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Huelva, 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 y en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

Se pretende alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Huelva, tanto internas como externas al ámbito, en el que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial. Se trata de un área muy diseminada con un alto número de municipios de carácter rural, con una fachada litoral de 122km, frontera con Portugal y con vía principal de comunicación con el resto de provincias de Andalucía (A-49). Estas características han determinado la importancia del transporte público por carretera como medio principal de desplazamiento.

La estructura del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible, se conforma en los siguientes apartados:

1. En su primera parte se contextualiza el ámbito competencial, identificando las entidades responsables y sus competencias en movilidad, transporte e infraestructuras ligadas al transporte, y el contexto jurídico y normativo que sustenta la elaboración del Plan. Por otro lado, se determina el marco estratégico y la metodología utilizada para la elaboración del Plan, acorde al “Manual de Elaboración de Planes Estratégicos de Políticas Públicas en la Junta de Andalucía”, elaborado por el Instituto Andaluz de Administración Pública de la Junta de Andalucía. El Plan cuenta, teniendo en cuenta esta metodología, con el Documento Técnico de Evaluabilidad cuyo objetivo es determinar que el Plan Estratégico contiene los elementos esenciales que permiten que el Plan analizado recoge datos e información, analiza los mismos, tomará decisiones al respecto durante su implementación, conocerá los resultados alcanzados a medio y largo plazo y dará cuenta a los colectivos afectados y a la ciudadanía en general.

2. Análisis y diagnóstico. En un primer momento se determina la situación actual en cuanto a movilidad, infraestructuras asociadas al transporte y la oferta y demanda. Para ello, entre otras actuaciones, se realiza un trabajo de campo, basado en encuestas, y un proceso de participativo en el que se involucra a todos los sectores públicos y privados con intereses en la movilidad y el transporte. Fruto de este trabajo se elabora un diagnóstico, que identifica los problemas, necesidades y retos del Área Metropolitana del Área de Huelva a los que el Plan debe responder a corto, medio y largo plazo.



3. Finalizada la etapa de análisis y diagnóstico y detectados los problemas, necesidades y retos se definen las necesidades prioritarias en movilidad y transporte del Área Metropolitana, que asociados a criterios de carácter medio ambiental, de cambio climático y sociales dan lugar a la definición de los objetivos estratégicos a alcanzar. Estos objetivos estratégicos se concretan en líneas estratégicas que serán de obligado cumplimiento en todo los escenarios que se propongan.
4. A partir de los objetivos (6), líneas estratégicas (6) y las actuaciones dirigidas a la consecución de éstas, se construyen posibles escenarios, en este caso se han valorado 3 escenarios. Cada escenario es un conjunto de actuaciones, incluyendo actuaciones principales y complementarias.
5. El siguiente paso tiene por objeto seleccionar el mejor escenario para alcanzar los objetivos estratégicos identificados. Para ello, se han utilizado las metodologías: Análisis Coste-Beneficio (ACB), descrita en la "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects" de la Comisión Europea, de 2014; y Análisis Multicriterio desarrollado mediante el método PATTERN (Planning Assistance Through Technical Evaluation of Relevance Numbers). Este último se ha utilizado como proceso complementario al ACB, ya que en éste los criterios ambientales y sociales, como género y universalidad, no adquieren la suficiente relevancia. Ambos análisis se encuentran recogidos en el Plan.
6. Tras este proceso se propone un escenario definitivo, estructurándose y detallándose en Líneas Estratégicas, Actuaciones y medidas. Un total de 12 actuaciones de carácter principal y 20 complementarias actuaciones englobadas en Líneas Estratégicas (Apartado 14.2. del Plan)
7. Por último se crea el sistema de seguimiento y evaluación del Plan, basado en un esquema de indicadores alineados con los objetivos estratégicos y específicos (Tabla 72 Indicadores del PTMHU). Se estructuran en torno a: seguridad vial, mitigación del cambio climático, movilidad no motorizada, movilidad motorizada y perspectiva de género, utilizando un total de 11 indicadores. Para asegurar la correcta ejecución del sistema de seguimiento y evaluación se crean un Comité Director, responsable de la toma de decisiones y un Comité Técnico encargado de supervisar el correcto desarrollo del Plan.
8. Transversalmente a todo el proceso de elaboración se ha fomentado la participación ciudadana, teniendo como pilares la perspectiva de género, la gobernanza y la transparencia. La participación ha estado abierta a entidades públicas y privadas, entidades sociales, asociaciones, entre otras, con intereses en la movilidad y transporte en el ámbito de actuación.



## II. Presupuesto y financiación

### Consideraciones generales.

En orden a la consecución de los objetivos recogidos en el Plan, además de disponer del correspondiente marco normativo, serán necesarios los recursos presupuestarios y financieros imprescindibles para el desarrollo de estas actuaciones.

Los presupuestos que se recogen en esta Memoria y sus anexos son previsiones estimativas, teniendo el Plan un carácter fundamentalmente estratégico donde se recogen las diferentes líneas de actuación en materia de infraestructuras y de movilidad para los próximos 8 años (2023-2030) y que han de servir de soporte y justificación para la solicitud y asignación de financiación europea.

Los recursos financieros necesarios para afrontar los compromisos asumidos por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva, ascienden a **431.335.031,27€**

Dado el horizonte temporal del Plan, la programación se ha dividido en tres periodos: el primero de ellos hasta 2023, el segundo del 2024 al 2027 y el tercero del 2027 al 2030. Se incluyen inversiones realizables a **corto plazo, (al 2023) que suponen tan solo un 0,16%** e inversiones a medio (2024-2027) y largo plazo (2028 al 2030), repartidos entre autofinanciada, fondos europeos, colaboración público privada, financiación estatal y local, tal y como se muestra en la **Tabla 3**. En este sentido, una vez se disponga del nuevo Programa Operativo FEDER así como el resto de fuentes de financiación europea, se valorará realizar una primera evaluación del plan, con posibilidad de reprogramar las medidas y actuaciones y ajustarlas a la financiación obtenida.

En cuanto a las fechas de puesta en servicio de las actuaciones se ha de tener en cuenta que se dan actuaciones que desde la primera anualidad de su ejecución se consideran en servicio, como puede ser el caso de la puesta en funcionamiento de una nueva línea de transporte regular colectivo. Por el contrario, otras actuaciones como puede ser la construcción de una infraestructura, por ejemplo un aparcamiento disuasorio, tomará como año de inicio la anualidad en la que está prevista su finalización.



### **Fases de ejecución atendiendo a la disponibilidad presupuestaria.**

Conforme a la disponibilidad presupuestaria para acometer el Plan en su totalidad, se proponen dos fases de ejecución, atendiendo:

- a la necesidad de disponer de los recursos presupuestarios necesarios para acometer las actuaciones,
- a que todas las actuaciones propuestas conforman el mejor escenario posible,
- al carácter estimativo de los presupuestos, y
- a la necesidad de distribuir las disponibilidades presupuestarias entre los Planes de la 9 Áreas Metropolitanas de Andalucía, que actualmente están en diferentes fases de elaboración.

En todo caso, el escenario financiero solo está referido a aquellas actuaciones financiadas con el Presupuesto de la Junta de Andalucía, no incluyéndose en el mismo la financiación estatal, la procedente de las entidades locales, la proveniente de la colaboración público-privada, ni cualquier otra prevista en este plan que no provenga del Presupuesto de la Junta de Andalucía.

Por otra parte, es necesario subrayar que el contenido de carácter económico-financiero de este plan es una mera previsión, tanto para su fase 1 como para su fase 2. Máxime en un momento como el actual, en el que encontramos un escenario fiscal y económico que presenta un alto grado de incertidumbre que no permite determinar, con un grado de verosimilitud razonable, los recursos presupuestarios disponibles a medio y largo plazo.

Esto es así por una serie de razones, entre las cuales destacan las siguientes: la tendencia inflacionaria, que sigue su curso y que ha provocado que se observen datos de inflación excepcionalmente elevados si se comparan con los de las últimas décadas, con una consecuente subida de tipos por parte del Banco Central Europeo, cuyas implicaciones reales son difíciles de predecir y cuantificar; la situación geopolítica europea, con el conflicto bélico en Ucrania como su máximo exponente; los retazos de la crisis provocada por el Covid-19; la complejidad de la gestión de los fondos Next Generation; la falta de información sobre los objetivos relativos a las reglas fiscales, suspendidas para el ejercicio 2023, pero que serán probablemente repuestas a partir del 2024, sin haberse aún concretado si el sistema será el mismo al vigente hasta su suspensión en 2020 por la pandemia del coronavirus o si por el contrario será distinto, como es probable que ocurra en virtud de la reciente propuesta de la Comisión Europea en ese sentido; y por último, la falta de determinación del impacto de otras magnitudes fiscales vinculadas al funcionamiento mismo del Sistema de Financiación de las Comunidades Autónomas.

En cualquier caso, serán las sucesivas leyes del presupuesto las que establezcan los recursos efectivamente disponibles en cada momento durante el periodo de vigencia del plan.

Dicho esto, conviene precisar que las dos fases de ejecución de que se compone el plan se caracterizan por lo siguiente:

**FASE 1.** Las actuaciones contempladas en esta fase se han proyectado teniendo en cuenta un escenario presupuestario en el que la financiación autónoma no presenta crecimiento interanual (salvo ciertas excepciones), en el que la financiación proveniente de fondos europeos se encuadra



dentro de la programación estimada del fondo FEDER, y en el que la financiación procedente del Marco de Recuperación y Resiliencia se adapta a lo acordado en la actualidad en las conferencias sectoriales y a la envolvente de cada ejercicio.

**FASE 2.** Incluye una serie de actuaciones que no disponen de respaldo presupuestario a corto o medio plazo en lo referente a la parte financiada exclusivamente por el Presupuesto de la Junta de Andalucía, por lo que su ejecución ha de quedar supeditada a que exista disponibilidad presupuestaria a medio o largo plazo, tanto en la Junta de Andalucía como en otras Administraciones Públicas.

En el Plan del Área Metropolitana del Área de Huelva, las actuaciones de **FASE 2** son:

- ➔ LE2 – Actuación 02. Impulso al transporte de bicicletas y vehículos de movilidad personal en el transporte público. (Intercambio modal, transporte bicicletas en Tte Pub, primera y última milla) EN TRANSPORTE METROPOLITANO. Por importe de 650.000,00€.
- ➔ LE3 – Actuación 02. Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante la implantación de sistemas de ayuda a la explotación y gestión integrada de las incidencias que afecten al servicio de transporte público. Por importe de 7.569.694,73€
- ➔ LE3 - Actuación 05. Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante el fomento de la renovación de flotas de transporte público, vehículos de servicios públicos, de distribución urbana de mercancías y particulares alimentados por energías alternativas. Por importe de 14.759.046,72.
- ➔ LE6 - Actuación 01. Organización: fortalecimiento del Consorcio de Transporte Metropolitano Costa de Huelva. Por importe de 500.000€.
- ➔ LE4 - Actuación 01 - DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS DE PLATAFORMA RESERVADA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE AUTOBÚS URBANO Y METROPOLITANO: CARRILES BUS Y PLATAFORMAS RESERVADA”, que incluye:
  - LE4 – Actuación 01 - HU02 PRI-1: Acceso Oeste a Estación Autobuses por Puente del Odiel. Adecuación. Por importe de 24.200.000€
  - LE4 - Actuación 01 - HU03 PRI-2: Acceso Este a Estación Ferrocarril desde autovía H-30 y carretera A-5000. Adecuación. Por importe de 16.300.000€.
  - LE4 - Actuación 01 - HU04 PRI-2: Acceso Norte a Estación Autobuses desde autovía H-30. Adecuación. Por importe de 13.000.000€
  - LE4 - Actuación 01 - HU05 PRI-2: Acceso Sur a Estación Ferrocarril desde autovía H-30. Nueva. Por importe de 10.500.000€





- LE4 - Actuación 01 - HU06 PRI-1: Acceso a Huelva desde Punta Umbría por carretera A-497. Nueva. Por importe de 73.300.000€
  - LE4 - Actuación 01 - HU07 PRI 2: Acceso Aljaraque-Bellavista-Corrales. Adecuación / Nueva. Por importe de 48.300.000€
  - LE4 - Actuación 01 - HU08 PRI-1: Acceso Sur a Estación Autobuses por ribera del Odiel desde autovía H-30. Adecuación. Por importe de 30.100.000€
  - LE4 - Actuación 01 - PRI-1 Plataforma reservada A-483: Almonte-El Rocío-Matalascañas. Nueva. Por importe de 148.500.000€
- LE4 - Actuación 11. Infraestructura y flota: fomento de la movilidad no motorizada. Recuperación de espacio público para el peatón. Por importe de 1.750.000€
- LE6 - Actuación 02. Organización: impulsar la coordinación en materia de movilidad sostenible entre los municipios del área metropolitana. Por importe de 30.000€.
- LE6 - Actuación 08. Organización: Plan De Comunicación Del Consorcio De Transporte Metropolitano En Situación De Pandemia. Por importe de 30.000€
- LE6 - actuación 09 Organización: medidas de fomento del transporte público en situación de pandemia. Por importe de 200.000€

**El importe total asignado a FASE 2 es de 389.688.741,45 €.**



## Programas del Plan.

El escenario seleccionado se ha subdividido en 6 Líneas Estratégicas, tal y como se refleja en la tabla. Se trata de un presupuesto estimativo por Programa y periodo de ejecución.

Línea E.	Denominación	Importe previsto 2022-2023	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	
		568.989,46	37.112.647,98	393.549.101,37	431.335.031,27	1,00
LE1	Evitar. Objetivo: Reducción de la cantidad total de desplazamientos y su longitud.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
LE2	Cambiar. Objetivo: Cambiar los modos de desplazamiento contaminantes a modos activos y transporte público	0,00	2.661.428,68	2.106.404,86	4.767.833,54	1,11 %
LE3	Mejorar. Objetivo: Mejora del rendimiento y la sostenibilidad.	417.381,14	14.961.761,02	23.388.127,11	38.767.269,27	8,99 %
LE4	Infraestructura y flota. Objetivo: Mejoras en infraestructura y flota.	151.608,32	18.030.558,14	367.700.000,00	385.882.166,46	89,46 %
LE5	Operación. Objetivo: Realizar cambios en en la red de servicio público.	104.292,46	171.843,54	91.626,00	367.762,00	0,09 %
LE6	Organización. Objetivo: Mejoras en la configuración del sistema.	0,00	1.287.056,59	262.943,41	1.550.000,00	0,36 %

Tabla 1.

El **Línea Estratégica 4** “Infraestructura y flota. Objetivo: Mejoras en la infraestructura y la flota.” alcanza el mayor porcentaje presupuestario con un **89,46%**. Las metas que se persiguen son:

- La mejora del transporte público para hacerlo un servicio competitivo y convertirlo en una alternativa real al vehículo privado.
- Implantar un modelo de movilidad basado en el transporte público y en el fomento de modos alternativos, racionalizando las infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático.

La Línea Estratégica LE4 aborda el reto de convertir el sistema de transporte público en un competidor del vehículo privado, centrándose en implementar un sistema flexible y eficiente de transporte público, superando así el modelo actual centrado en el vehículo privado. Se pretende aportar soluciones a las necesidades de movilidad de la población y mejorar la cohesión social y territorial. Las características de amplitud geográfica y diseminación del Área Metropolitana aconsejan el uso de viales dedicados en exclusiva al transporte público con la posibilidad extender este uso a los vehículos de alta ocupación. Acompañado del fomento de los vehículos de movilidad personal, como la bicicleta, en las urbes y en las conexiones entre urbes cercanas, incluyendo el atractivo de los carriles bici costeros.



### Líneas Estratégicas PITMA 2021-2030.

Las actuaciones previstas se han alineado con las **Líneas Estratégicas del PITMA 2021-2027**, que a su vez están alineadas con los objetivos marcados en el Reglamento del próximo marco financiero plurianual así como con los objetivos del fondo Next Generation EU. Con ello, se muestra la coherencia de las líneas estratégicas de los Planes de Transporte Metropolitano de las 9 Áreas de Andalucía con el PITMA 2021-2030.

**La siguiente tabla muestra el encuadre ejecutivo, no presupuestario**, de la totalidad de las actuaciones previstas en el Plan con las Líneas Estratégicas PITMA 2021-2030 agrupadas por periodos. Se incluyen tanto las financiadas por la Junta de Andalucía como aquellas que dependen de otras administraciones, así como las actuaciones incluidas en Fase 2 y la actuación asignada a una futura Colaboración Público Privada.

LE	Denominación	Importe previsto 2022-2023	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	Peso de las actuaciones por Línea E.
		0,16 %	8,60 %	91,24 %		
		673.281,92	37.112.647,98	393.549.101,37	431.335.031,27	100,00 %
LE1	Coordinación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
LE2	Apoyo normativo y de planificación.	64.568,99	3.689.588,53	6.355.842,48	10.110.000,00	2,34 %
LE3	Innovación tecnológica.	0,00	567.269,27	0,00	567.269,27	0,13 %
LE4	Fomento del Transporte Público y la intermodalidad	127.754,00	2.118.382,00	691.626,00	2.937.762,00	0,68 %
LE5	Infraestructuras sostenibles e intermodales.	0,00	10.200.000,00	364.200.000,00	374.400.000,00	86,80 %
LE6	Movilidad sostenible y movilidad activa.	480.958,93	20.030.351,58	22.288.689,49	42.800.000,00	9,92 %
LE7	Mejora de la red logística	0,00	200.000,00	0,00	200.000,00	0,05 %
LE8	Mejora del Sistema Portuario Andaluz.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
LE9	Sensibilización y difusión	0,00	307.056,59	12.943,41	320.000,00	0,07 %

Tabla 2-A

Las actuaciones de mayor calado se concentran en la Línea Estratégica 5. “Infraestructuras Sostenibles e intermodales”, alcanzando un **86,80%** del presupuesto. Principalmente por las actuaciones de incluidas en la Línea Estratégica LE04 – Actuación 1 “DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS DE PLATAFORMA RESERVADA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE AUTOBÚS URBANO Y METROPOLITANO: CARRILES BUS Y PLATAFORMAS RESERVADA”. Por importe de 363.600.000€.

- LE4 – Actuación 01 HU01 PRI-1: Estación Autobuses y Estación Ferrocarril. Adecuación. Por importe de 9.400.000€

Y las siguientes, correspondientes a FASE 2:

- LE4 - Actuación 01 - HU02 PRI-1: Acceso Oeste a Estación Autobuses por Puente del Odiel. Adecuación. Por importe de 24.200.000€
- LE4 - Actuación 01 - HU03 PRI-2: Acceso Este a Estación Ferrocarril desde autovía H-30 y carretera A-5000. Adecuación. Por importe de 16.300.000€.
- LE4 - Actuación 01 - HU04 PRI-2: Acceso Norte a Estación Autobuses desde autovía H-30. Adecuación. Por importe de 13.000.000€
- LE4 - Actuación 01 - HU05 PRI-2: Acceso Sur a Estación Ferrocarril desde autovía H-30. Nueva. Por importe de 10.500.000€



- LE4 - Actuación 01 - HU06 PRI-1: Acceso a Huelva desde Punta Umbría por carretera A-497. Nueva. Por importe de 73.300.000€
- LE4 - Actuación 01 - HU07 PRI 2: Acceso Aljaraque-Bellavista-Corrales. Adecuación / Nueva. Por importe de 48.300.000€
- LE4 - Actuación 01 - HU08 PRI-1: Acceso Sur a Estación Autobuses por ribera del Odiel desde autovía H-30. Adecuación. Por importe de 30.100.000€
- LE4 - Actuación 01 - PRI-1 Plataforma reservada A-483: Almonte-El Rocío-Matalascañas. Nueva. Por importe de 148.500.000€

La siguiente tabla muestra el encuadre ejecutivo, no presupuestario, de la totalidad de las actuaciones financiadas por la Junta de Andalucía con las Líneas Estratégicas PITMA 2021-2030.

Financiación autónoma – FEDER 21-27 – MRR NEXT Generation – Consorcio (excepto Capítulo / Artículo 47)						
LE	Denominación	Importe previsto 2022-2023	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	Peso de las actuaciones por Línea E.
		673.281,92	25.263.395,26	380.443.739,47	406.380.416,65	
LE1	Coordinación	0,00	0,00	0,00	0,00	0
LE2	Apoyo normativo y de planificación.	64.568,99	2.758.159,96	5.927.271,05	8.750.000,00	2,15 %
LE3	Innovación tecnológica.	0,00	567.269,27	0,00	567.269,27	0,14 %
LE4	Fomento del Transporte Público y la intermodali	127.754,00	1.378.382,00	481.626,00	1.987.762,00	0,49 %
LE5	Infraestructuras sostenibles e intermodales.	0,00	10.200.000,00	364.200.000,00	374.400.000,00	92,13 %
LE6	Movilidad sostenible y movilidad activa.	480.958,93	10.123.899,47	9.830.428,03	20.435.286,43	5,03 %
LE7	Mejora de la red logística	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
LE8	Mejora del Sistema Portuario Andaluz.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
LE9	Sensibilización y difusión	0,00	235.684,56	4.414,39	240.098,95	0,06 %

Tabla 2-B

La siguiente tabla muestra la correspondencia de los presupuestos de las actuaciones financiadas por la Junta de Andalucía, exceptuando las correspondientes a FASE 2 por encontrarse como se ha mencionado anteriormente pendientes de disponibilidad financiera, con las Líneas Estratégicas PITMA 2021-2030.

Financiación autónoma – FEDER 21-27 – MRR NEXT Generation – Consorcio (excepto Capítulo / Artículo 47)						
SIN LAS ACTUACIONES CONTEMPLADAS PARA FASE 2						
LE	Denominación	Importe previsto 2022-2023	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	Peso de las actuaciones por Línea E.
		673.281,92	15.822.352,89	196.040,39	16.691.675,20	
LE1	Coordinación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
LE2	Apoyo normativo y de planificación.	64.568,99	585.736,28	0,00	650.305,27	3,90 %
LE3	Innovación tecnológica.	0,00	567.269,27	0,00	567.269,27	3,40 %
LE4	Fomento del Transporte Público y la intermodali	127.754,00	1.118.382,00	91.626,00	1.337.762,00	8,01 %
LE5	Infraestructuras sostenibles e intermodales.	0,00	10.200.000,00	0,00	10.200.000,00	61,11 %
LE6	Movilidad sostenible y movilidad activa.	480.958,93	3.345.280,78	100.000,00	3.926.239,72	23,52 %
LE7	Mejora de la red logística	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
LE8	Mejora del Sistema Portuario Andaluz.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
LE9	Sensibilización y difusión	0,00	5.684,56	4.414,39	10.098,95	0,06 %

Tabla 2-C



## II.a. Reparto presupuesto por fuente de financiación.

Desde la fase de análisis y diagnóstico hasta la la propuesta de actuaciones del escenario seleccionado , una vez realizado al Análisis Coste Beneficio y el Análisis Multicriterio, los Planes de Transporte Metropolitano, en tanto que son instrumentos de planificación integral, incorporan actuaciones para la mejora del transporte público en todos sus ámbitos, por lo que se incluyen actuaciones en las que la Junta de Andalucía tiene competencias y otras en las que son competentes las Administraciones Locales, como ayuntamientos o diputaciones, y otros de competencia estatal. Una parte de la actuaciones bajo competencia del Estado o de las Administraciones Locales han sido valoradas para su incorporación a los análisis económicos y su inclusión en el escenario que se propone. Por otro lado, se dan actuaciones compartidas, debido al ámbito territorial o funcionalidad, siempre que se tengan competencias para ello, se asigna una parte del presupuesto a la Junta de Andalucía y otra a la administración en cuestión. Este reparto es estimativo, en tanto que están pendientes de los pertinentes acuerdos o convenios.

La siguiente tabla muestra el reparto previsto por fuente de financiación.

Fuente de financiación	Importe previsto 2022-2023	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	
<b>IMPORTE POR PERIODO:</b>	<b>673.281,92</b>	<b>37.112.647,98</b>	<b>393.549.101,37</b>	<b>431.335.031,27</b>	<b>100,00 %</b>
<b>% PERIODO SOBRE TOTAL:</b>	<b>0,16 %</b>	<b>8,60 %</b>	<b>91,24 %</b>	<b>100,00 %</b>	
Autofinanciada	130.262,84	7.762.243,03	9.826.468,42	17.718.974,29	4,11 %
CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE LA COSTA DE HUELVA	0,00	1.516.211,84	3.478.635,52	4.994.847,37	1,16 %
M. Recuperación y Resiliencia. NEXT G. EU	498.019,08	2.993.728,55	0,00	3.491.747,63	0,81 %
FEDER 2021-2027	45.000,00	12.991.211,84	367.138.635,52	380.174.847,37	88,14 %
COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
ENTIDADES LOCALES	0,00	10.242.269,22	11.718.378,41	21.960.647,63	5,09 %
ESTATAL	0,00	1.606.983,49	1.386.983,49	2.993.966,99	0,69 %

Tabla 3.

La siguiente tabla muestra el resumen por tipo de entidad.

Fuente de financiación	Importe previsto 2022-2023	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	
	<b>673.281,92</b>	<b>37.112.647,98</b>	<b>393.549.101,37</b>	<b>431.335.031,27</b>	<b>100,00 %</b>
JUNTA DE ANDALUCÍA: Autofinanciada FEDER 14-20 M. Recuperación y Resiliencia. NEXT G. EU FEDER 2021-2027 CONSORCIO	673.281,92	25.263.395,26	380.443.739,47	406.380.416,65	94,21 %
JUNTA DE ANDALUCÍA – COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
ENTIDADES LOCALES	0,00	10.242.269,22	11.718.378,41	21.960.647,63	5,09 %
ESTATAL	0,00	1.606.983,49	1.386.983,49	2.993.966,99	0,69 %

Tabla 4-A



La siguiente tabla muestra el reparto por fuente financiera excluyendo las actuaciones de FASE 2.

Fuente de financiación	Importe previsto 2022-2023	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	
<b>IMPORTE POR PERIODO:</b>	<b>673.281,92</b>	<b>15.822.352,89</b>	<b>196.040,39</b>	<b>16.691.675,20</b>	<b>100,00 %</b>
Autofinanciada	130.262,84	783.624,34	96.040,39	1.009.927,57	6,05 %
CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE LA COSTA DE HUELVA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
FEDER 14-20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
FEDER 2021-2127	45.000,00	12.045.000,00	100.000,00	12.190.000,00	73,03 %
MRR – NEXT G.	498.019,08	2.993.728,55	0,00	3.491.747,63	20,92 %
REACT	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
ENTIDADES LOCALES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
ESTATAL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %

Tabla 4-B

A continuación se desglosan los importes incluidos en la Tabla 4-B.

Fuente de financiación	Importe previsto 2022-2023	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	
Autofinanciada	130.262,84	783.624,34	96.040,39	1.009.927,57	6,05 %
CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE LA COSTA DE HUELVA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
FEDER 14-20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
FEDER 2021-2127	45.000,00	12.045.000,00	100.000,00	12.190.000,00	73,03 %
MRR – NEXT G.	498.019,08	2.993.728,55	0,00	3.491.747,63	20,92 %
REACT	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
ENTIDADES LOCALES	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
ESTATAL	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %



### Financiación autónoma.

El porcentaje de **financiación autónoma, excluido el Consorcio**, Tabla (3) alcanza el 4,11 del total del presupuesto

1. **557.385,54** al **IVA de las actuaciones cofinanciadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia** con fecha final de ejecución en 2025 y 2026(\*), según correspondan a componente 1 o 6.

(\* ) Para detalle de los importes y proyectos de inversión ir al epígrafe MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA – NEXT GENERATION.

2. **80.000,00** que corresponde a la actuación “LE5 – 01 Diseño de un nuevo mapa concesional de líneas interurbanas” asignada al proyecto de inversión **2013000218**.
3. **287.762** que corresponde a la actuación “LE5 – 02 Ampliación del ámbito de aplicación del sistema tarifario metropolitano”, distribuida entre los años 2023 y 2030 y que se enmarca en el PITMA en:
  - o Línea Estratégica 4 Fomento del Transporte Público y la intermodalidad.
  - o Programa 0. Política Tarifaria e Intermodalidad.
  - o Actuación. Integración tarifaria de todo el transporte, que cuenta con el siguiente presupuesto de Autofinanciada:

Presupuesto PITMA (Integración Tarifaria de todo el Transporte )							
2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.479.647	841.273	198.493	278.663	708.855	629.086	546.924	462.297

El importe asignado corresponde a la parte proporcional que representa el número de viajeros del Área Metropolitana del Área de Huelva con respecto al total de viajeros de Andalucía acorde a la siguiente tabla (Tabla 5).

Hasta la fecha los importes imputados por los Planes de Transporte Metropolitano a esta Línea y Programa ha sido de 450.055€ incluyendo el presente Plan.

4. **10.098,95** que corresponde a la actuación “LE6-05 Organización: campaña de información y concienciación hacia una movilidad sostenible. Dirigida instituciones y entidades”, distribuida entre los años 2023 y 2030 y que se enmarca en el PITMA en:
  - o Línea Estratégica 9 Sensibilización y difusión.
  - o Programa 0. Sensibilización de instituciones y empresas.



- o Actuación. Actividades de sensibilización de administraciones y empresas, que cuenta con el siguiente presupuesto de Autofinanciada:

PRESUPUESTO PITMA ( Actividades de sensibilización de administraciones y empresas )									
2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
1.500,00	9.000,00	10.000,00	10.000,00	12.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00

**Número de viajeros de las Áreas Metropolitanas de Andalucía sobre total de viajeros de Andalucía. Tomando como referencia el año anterior a la pandemia por COVID.**

		% SOBRE TOTAL ANDALUCÍA
<b>ANDALUCÍA</b>	<b>62.146.292,00</b>	<b>100,00 %</b>
<b>TOTAL CONSORCIOS</b>	<b>41.248.947,00</b>	
<b>PTM Málaga</b>	<b>9.817.406,00</b>	<b>15,80 %</b>
<b>PTM Campo de Gibraltar</b>	<b>1.301.083,00</b>	<b>2,09 %</b>
<b>PTM Granada</b>	<b>7.036.584,00</b>	<b>11,32 %</b>
<b>PTM Sevilla</b>	<b>10.663.270,00</b>	<b>17,16 %</b>
<b>PTM Bahía de Cádiz</b>	<b>4.672.149,00</b>	<b>7,52 %</b>
<b>PTM Almería</b>	<b>3.540.809,00</b>	<b>5,70 %</b>
<b>PTM Jaén</b>	<b>1.282.375,00</b>	<b>2,06 %</b>
<b>PTM Córdoba</b>	<b>628.306,00</b>	<b>1,01 %</b>
<b>PTM Huelva</b>	<b>2.306.965,00</b>	<b>3,71 %</b>
<b>INTERPROVINCIALES</b>	<b>20.897.345,00</b>	<b>33,63 %</b>

Tabla 5

El siguiente cuadro muestra las interanualidades de la financiación autónoma, mostrando, por un lado, el total de financiación autónoma incluyendo el IVA correspondientes a IVA por financiación autónoma de las partidas financiadas por el Mecanismo de Resiliencia y Recuperación, y por otro lado, el total de financiación autónoma son incluir las citadas partidas de IVA. En ambos casos, no se incluyen las actuaciones enmarcadas en FASE 2.





Año	Total SIN INCLUIR IVA DE MRR – NEXT G	INCREMENTO INTERANUAL SIN INCLUIR IVA DE MMR – NETX G	Total INCLUYENDO IVA MRR NEXT G	IVA ACTUACIONES NG	LE5-01 Proyecto Inv: 2013000218	LE5-02	LE6-05
2021							
2022							
2023	82.754,00		130.262,84	25.970,38	21.538,46	82.754,00	0,00
2024	47.051,00	-43,14 %	461.305,09	374.392,55	38.461,54	47.051,00	1.400,00
2025	11.101,00	-76,41 %	209.294,90	189.279,90	7.500,00	11.101,00	1.414,00
2026	15.585,00	40,39 %	71.936,94	42.423,80	12.500,00	15.585,00	1.428,14
2027	39.645,00	154,38 %	41.087,42	0,00	0,00	39.645,00	1.442,42
2028	35.183,00	-11,25 %	36.639,85	0,00	0,00	35.183,00	1.456,85
2029	30.588,00	-13,06 %	32.059,41	0,00	0,00	30.588,00	1.471,41
2030	25.855,00	-15,47 %	27.341,13	0,00	0,00	25.855,00	1.486,13
0			0				
<b>Total</b>	<b>287.762,00</b>		<b>1.009.927,57</b>	<b>632.066,62</b>	<b>80.000,00</b>	<b>287.762,00</b>	<b>10.098,95</b>

Tabla 6

*LE5-01: LE5 – 01 Diseño de un nuevo mapa concesional de líneas interurbanas, ASIGNADA al Proyecto de Inversión 20130002018.*

*LE5-02: LE5 – 02 Ampliación del Ámbito de aplicación del sistema tarifario metropolitano.*

*LE6-05: LE6-05 Organización: campaña de información y concienciación hacia una movilidad sostenible. Dirigido instituciones, entidades y empresas*

Las actuaciones LE5-02 y LE6-05 están respaldadas por presupuesto PITMA tal y como se muestra en las páginas anteriores.

El desglose de los gastos imputados a financiación autónoma se muestra en el “Anexo III Autofinanciada”.



### **Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva.**

El importe a asumir por el **Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva** alcanza el 1,16% del presupuesto, tal y como se muestra en la Tabla 3, correspondiendo en su totalidad a FASE 2.

Siguiendo los criterios expuestos en el epígrafe “Fases de ejecución atendiendo a la disponibilidad presupuestaria” del Capítulo “II Presupuesto y financiación” se incluyen en FASE 2:

- LE3-02 MaaS. Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante la implantación de sistemas de ayuda a la explotación y gestión integrada de las incidencias que afecten al servicio de transporte público. **Por importe de 3.784.847,37** de euros teniendo previsto su inicio 2027, alcanzando el año 2030. **FASE 2.**
- LE2-02: Impulso al transporte de bicicletas y vehículos de movilidad personal en el transporte público. (Intercambio modal, transporte bicicletas en Tte Pub, primera y última milla) EN TRANSPORTE METROPOLITANO. **Por importe de 650.000€**, abarcando los años 2028, 2029 y 2030.
- LE6-01. Organización: Fortalecimiento del Consorcio de Transporte Metropolitano Costa de Huelva. Por importe de **500.000€**, abarcado el periodo 2025 a 2030. **FASE 2.**
- LE6-02. Organización: Impulsar la coordinación en materia de movilidad sostenible entre los municipios del área metropolitana. Por importe de **30.000€**, previsto su gasto para 2025. **FASE 2.**
- LE6-08. Organización: Plan de comunicación del Consorcio de Transporte Metropolitano en situación de pandemia. Por importe de **30.000€**, previsto su gasto para 2025. **FASE 2.**



## Financiación Europea.

La Unión Europea ha elaborado un paquete financiero global de 1,8 billones de euros para los próximos años con objeto de hacer frente a las consecuencias socioeconómicas de la pandemia de COVID-19 y abordar las prioridades de la UE a largo plazo. El paquete financiero combina:

- el marco financiero plurianual (MFP) por un importe de 1,0743 billones de euros, y
- el instrumento de recuperación Next Generation EU de 750.000 millones de euros.

El instrumento Next Generation EU permite transferir fondos a los siguientes programas de la UE:

- **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia:** 672.500 millones de euros (préstamos: 360 000 millones de euros; subvenciones: 312 500 millones de euros). (11 de febrero de 2021, el Consejo adoptó el Reglamento por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia).
- **ReactUE:** 47 500 millones de euros,
- Horizonte Europa: 5 000 millones de euros,
- InvestEU: 5 600 millones de euros,
- Desarrollo rural: 7 500 millones de euros,
- Fondo de Transición Justa (FTJ): 10 000 millones de euros,
- RescEU: 1 900 millones de euros.



### **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia – NEXT Generation.**

Los importes asignados al **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia** incluidos en el fondo **Next Generation** están respaldados por la Resolución de 2 de noviembre de 2022, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se publica el Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes de 5 de noviembre de 2021, por el que se fijan los criterios de distribución territorial de créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 2022, así como la distribución de los correspondientes al ejercicio de 2021, para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de los Componentes 1 «Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos» y 6 «Movilidad sostenible, segura y conectada» del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

**Para las fechas de finalización de las actuaciones acogidas al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia se ha considerado lo expuesto en el Apartado 11 Plazo de ejecución y puesta en servicio de las actuaciones del Anexo II de la citada Resolución en el que se especifica:**

*“El plazo para la finalización y puesta en servicio de las actuaciones financiadas con cargo a las líneas de inversión incluidas en este acuerdo será:*

*– Para las actuaciones correspondientes a la C1.I1-CCAA el 31 de diciembre de 2025, con objeto de dar cumplimiento al objetivo n.º 9 del CID.*

*– Para las actuaciones correspondientes a la C6.I4-CCAA el 30 de junio de 2026, con objeto de dar cumplimiento al objetivo n.º 101 del CID.”*

### **Actuaciones:**

#### **LE3-01. Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante una web única y app de información y movilidad.**

Servicios previstos en CREACIÓN DE UN CENTRO DE CONTROL DE TODOS LOS MODOS. **Por importe de 228.793,96.** Este importe resulta de aplicar el número de viajeros desplazados por el transporte público del Área Metropolitana de Huelva sobre el total de Andalucía (Tabla 5).

MRR – NEXT G: (Medida: MR02060401 – Proyecto de Inversión: 2022000680)

IVA. Por importe de 48.046,73. Proyecto de Inversión: 2022000766



**LE3-02 MaaS. Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante la implantación de sistemas de ayuda a la explotación y gestión integrada de las incidencias que afecten al servicio de transporte público. Importe total: 8.000.000,00€**

Las actuaciones incluidas en el Plan que se orientan a la movilidad como servicio, en inglés Mobility as a Services (MaaS)<sup>1</sup>, se integran en la actuación esta actuación.

Por importe de **355.624,18€** (Sin IVA) asignado al MRR NEXT Generation y un importe de **74,681,08** correspondiente al IVA.

El resto se ha asignado a **FASE 2** con el siguiente reparto: **3.784.847,37 a FFEE** y **3.784.847,37 al Consorcio** con fecha prevista de inicio, siempre que se cuente con disponibilidad financiera, en el 2027.

ACTUACIÓN	IMPORTE	MEDIDA	C. PROYECTO	SE APLICA	DESCRIPCIÓN	IMPORTE PTMHU	ACTUACIÓN PTMHU
Sistema integrado de gestión de las concesiones y autorizaciones de transporte regular de viajeros de Andalucía	4.480.000,00	MR02060401	2022000684	3,71 %	% Usuarios Tte. Público en Andalucía	166.304,42	LE3-02
Implantación tarjeta de transporte en Andalucía	2.000.000,00	MR02060401	2022000681			74.243,05	LE3-02
Digitalización sistema de transporte público. Implantación de pago mediante tarjeta bancaria del billete sencilla-EMV	1.500.000,00	MR02060401	2022000681			55.682,28	LE3-02
Sistema de pago del transporte público por identificación mediante el teléfono móvil en Andalucía	1.600.000,00	MR02060401	2022000682			59.394,44	LE3-02

Los importes correspondientes al IVA se muestran en la siguiente tabla:

ACTUACIÓN	IVA	
	COD. PROYECTO	IMPORTE
Sistema integrado de gestión de las concesiones y autorizaciones de transporte regular de viajeros de Andalucía	2022000765	34.923,93
Implantación tarjeta de transporte en Andalucía	2022000761	15.591,04
Digitalización sistema de transporte público. Implantación de pago mediante tarjeta bancaria del billete sencilla-EMV	2022000761	11.693,28
Sistema de pago del transporte público por identificación mediante el teléfono móvil en Andalucía	2022000762	12.472,83

1 Se puede resumir el concepto de "movilidad como servicio" como el **acceso integrado** a varios servicios de movilidad de gestión pública o privada por parte de los usuarios facilitando el uso del transporte público y los medios de transporte sostenibles.



**LE3-03 Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante la mejora de la información al ciudadano de los modos de transporte sostenible en los principales municipios con equipamientos de carácter metropolitano. Con actuaciones en:**

- Paradas y marquesinas;
- Estaciones de autobuses de competencia autonómica; y
- Intercambiadores.

Se financian por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, tal y como se muestra a continuación:

ACTUACIÓN	IMPORTE	MEDIDA	C. PROYECTO	SE APLICA	DESCRIPCIÓN	IMPORTE PTMHU	ACTUACIÓN PTMHU
Sistemas de información al usuario en Marq y parada autobús metropolitano	1.156.300,00	MR01010101	2022000711	3,71 %	% Usuarios Tte. Público en Andalucía	42.923,62	LE3-03: PARADAS Y MARQUESINAS
Sistemas de información al usuarios en estaciones de autobuses de competencia autonómica	720.000,00	MR01010101	2022000711	4	4 estaciones de autobuses (Cádiz, Córdoba, Huelva y Sevilla)	180.000,00	LE3-03 ESTACIONES
Sistemas de información al usuario en nuevos intercambiadores	102600	MR02060401	2022000685	6	De los 6 previstos uno en Huelva (Almonte)	17.100,00	LE3-03 INTERCAMBIADORES

Los importes correspondientes al IVA se muestran en la siguiente tabla:

ACTUACIÓN	IVA	
	CÓD PROYECTO	IMPORTE
Sistemas de información al usuario en Marq y parada autobús metropolitano	2022000684	9.013,96
Sistemas de información al usuarios en estaciones de autobuses de competencia autonómica	2022000684	37.800,00
Sistemas de información al usuario en nuevos intercambiadores	2022000766	3.591,00

**LE4-10. Infraestructura y flota: ampliación del número de estacionamientos de bicicletas seguros hasta alcanzar la dotación necesaria. Por importe de 165.289,26.**

MRR – NEXT G: (Medida: MR01010101 – Proyecto de Inversión: 2022000590)

IVA. Por importe de 34.710,74 Proyecto de Inversión: 2022000764



**LE4-09 Infraestructura y flota: fomento de la red de itinerarios ciclistas de carácter estructurante de carácter interurbano, incluyendo desarrollo vías ciclistas y señalizaciones en Huelva. Por importe de 1.726.121,04.**

MRR – NEXT G: (Medida: MR01010101 – Proyecto de Inversión: 2022000590)

**IVA. Por importe de 370.045,42. Proyecto de Inversión: 2022000764**

**LE2-03 Cambiar el reparto modal mediante la implantación de aparcamientos para bicicletas (Ámbito Metropolitano). Por importe de 257.989,00.**

MRR – NEXT G: (Medida: MR01010101 – Proyecto de Inversión: 2022000590)

**IVA. Por importe de 54.177,09. Proyecto de Inversión: 2022000764**

Estas tres actuaciones (LE4-10, LE4-09 Y LE2-03) financiadas por el Fondo MRR en la Componente 1, Medida MR01010101, Proyecto de inversión 2022000590 se enmarcan en el epígrafe 7.5 “Nodo Área Metropolitana Huelva: Huelva” ciudad del Anexo II, “necesidad de las actuaciones programadas” de la Orden de 3 febrero de 2023, por la que se aprueba el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

#### **Actuaciones para el Fomento de la Movilidad Sostenible.**

Las actuaciones:

**“LE3-05 Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante el fomento de la movilidad sostenible: incremento flota autobuses eléctricos y promoción vehículos movidos por energías alternativas. INCLUIDO EN: Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante el fomento de la renovación de flotas de transporte público, vehículos de servicios públicos, de distribución urbana de mercancías y particulares alimentados por energías alternativas” por importe de 309.797,08€. MRR 01010102 – Código de Proyecto 2022000674**

**“LE3-05 Fomento de la movilidad sostenible: aumento de puntos de recarga accesibles. INCLUIDO EN: Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante el fomento de la renovación de flotas de transporte público, vehículos de servicios públicos, de distribución urbana de mercancías y particulares alimentados por energías alternativas” por importe de 172.109,49€. MRR 01010102 – Código de Proyecto 2022000674**

Se corresponden con la Línea Estratégica 6. “Mejora de la eficiencia energética en los sistemas de transporte público en Andalucía”. Respaldados financieramente por la **Orden de 10 de mayo de 2022, por la que se aprueba la convocatoria de subvenciones, en régimen de concurrencia no competitiva, para la transformación de flotas de transporte de personas viajeras y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, acogidos al Real Decreto 983/2021, de 16 noviembre**. En su artículo Sexto, se detalla financiación, cuantía de las ayudas y anualización.



## FEDER 2021-2027

En diciembre de 2020 fue aprobado el nuevo marco plurianual por el Reglamento (UE, EURATOM) 2020/2093 del Consejo de 17 de diciembre de 2020 por el que se establece el **Marco Financiero Plurianual para el período 2021-2027**. Unos meses más tarde, en junio de 2021, se aprobaron tanto el Reglamento de Disposiciones Comunes como el propio del **FEDER**, a través de los siguientes Reglamentos:

- Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y Del Consejo de 24 de junio de 2021 por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura
- Reglamento (UE) 2021/1058 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, relativo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional y al Fondo de Cohesión.

En el nuevo marco se han fijado cinco prioridades estratégicas para las inversiones de la UE en desarrollo regional en el septenio 2021-2027 a las que el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva da respuesta. Éstas son:

- Una Europa más inteligente, mediante la innovación, la digitalización, la transformación económica y el apoyo a las pequeñas y medianas empresas;
- Una Europa más ecológica y libre de carbono, que aplique el Acuerdo de París e invierta en transición energética, energías renovables y la lucha contra el cambio climático;
- Una Europa más conectada, con un transporte estratégico y redes digitales;
- Una Europa más social, que haga realidad el pilar europeo de derechos sociales y que apoye el empleo de calidad, la educación, las capacidades educativas y profesionales, la inclusión social y la igualdad de acceso a la asistencia sanitaria;
- Una Europa más cercana a los ciudadanos, que respalde estrategias de crecimiento de gestión local y que contribuya a un desarrollo urbano sostenible en toda la UE.

El importe cofinanciado con el nuevo marco **FEDER 2021-2027** alcanza 380.174.847,37€ que representa el **88,14%**.

Para la anualidad 2023, se presupuestan 45.000,00€, 12.991.211,84€ para el periodo 2024-2027, quedando el grueso del presupuesto para el periodo 2028-2030 por importe de 367.138.635,52€, disponiéndose, con ello, de tiempo suficiente para reprogramar actuaciones en función de la disposición definitiva del nuevo marco y de la evaluación del Plan.





Una parte de este presupuesto se ha asignado a Fase 2. En concreto **364.984.847,37€**.

El importe asignado a FEDER 2021-2027 con respaldo financiero en el presupuesto PITMA 2021-2030 asciende a **12.190.000€**.

Nota 1: A la fecha de esta Memoria las Medidas del Marco FEDER 2021-2027 no están dadas de alta. No obstante, dado que las actuaciones enmarcadas en FEDER 2021 – 2027 del Plan objeto de esta Memoria se han asignado a Líneas Estratégicas y Programas del PITMA, y que éste cuenta con “INFORME SOBRE LA VIABILIDAD DE LA FINANCIACIÓN CON CARGO A LOS FONDOS REACT Y EN EL NUEVO MARCO FINANCIERO PLURIANUAL 2021-2027 DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD DE ANDALUCÍA 2021 – 20230”, emitido por la DG de Fondos Europeos de la Consejería de Hacienda y Financiación Europea, que se adjunta, la financiación de las siguientes actuaciones disponen de respaldo presupuestario.

A continuación se detallan las actuaciones jerarquizadas por Línea Estratégica y Programa.

En la Línea Estratégica 2 de PITMA se incluyen las siguientes actuaciones del Plan:

- LE6-04 Organización: impulsar la realización y aplicación de planes de movilidad en grandes centros atractores de transporte de carácter metropolitano. **Por importe de 140.000€**

L. Estratégica	LE2.
Programa	P2. Elaboración de una Planificación basada en criterios de sostenibilidad e intermodalidad.
Medida/s	<ul style="list-style-type: none"><li>• Análisis y Diagnósticos. Engloba la realización de diversos estudios y diagnósticos.</li><li>• Planes y Programas. Comprende la redacción y aprobación de los Planes de Transporte Metropolitano, el Plan Andaluz de Movilidad Sostenible, los programas de actuaciones en movilidad no motorizada integradas en la planificación metropolitana y la revisión de los distintos programas de inversión, entre otros el Programa de Intercambiadores.</li></ul>



En la **Línea Estratégica 4 de PITMA** se incluyen las siguientes actuaciones del Plan:

- LE4-05 Infraestructura y flota: Mejora de la accesibilidad universal al transporte público: adaptación de paradas y estaciones de autobús. Ámbito metropolitano. **Por importe de 600.000€**
- LE4-07 Infraestructura y flota: Mejora de puntos de acceso (paradas) en grandes centros atractores. **Por importe de 450.000€.**

Estos importes en sus correspondientes anualidades están respaldados por los presupuestos previstos en el PITMA:

L. Estratégica	LE4. Fomento del transporte público y la intermodalidad.
Programa	P2. Infraestructuras de apoyo al transporte por carretera.
Medida/s	Desarrollo de infraestructuras de apoyo al transporte público de personas por carretera. <ul style="list-style-type: none"><li>• Estudios de viabilidad de las infraestructuras de apoyo.</li><li>• Diseño y construcción de nuevas Estaciones de Autobús, Intercambiadores y Apeaderos.</li><li>• Actuaciones de mejora y modernización de Estaciones de Autobús, Intercambiadores y Apeaderos existentes.</li><li>• Renovación e incorporación de nuevos puntos de acceso al sistema de transporte público por carretera (marquesinas y paradas refugio) aplicando nuevos equipamientos y nuevas tecnologías.</li><li>• Actuaciones de mejora de la accesibilidad en las infraestructuras y puntos de acceso al sistema de transporte público por carretera.</li></ul>

En la **Línea Estratégica 5 de PITMA** se incluyen las siguientes actuaciones del Plan:

- LE4-01 HU01 PRI-1: Estación Autobuses y Estación Ferrocarril. Adecuación. **Por importe de 9.400.000€**

Cuyos importes en sus correspondientes anualidades están respaldados por los presupuestos previstos en el PITMA:

L. Estratégica	LE5. Infraestructuras sostenibles e intermodales
Programa	P2. Plataformas Reservadas de Transporte Público. P8. Infraestructuras viarias para la mejora de la movilidad en áreas interiores rurales y en el litoral.



Medida/s	<p>LE5.P2.</p> <p>1. Implantación de Plataformas Reservadas BUS/VAO.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estudios de viabilidad de corredores exclusivos para el transporte público de personas (plataformas reservadas)</li> <li>• Redacción de proyectos de plataformas reservadas para el transporte público y vehículos de alta ocupación.</li> <li>• Construcción de las plataformas reservadas y puesta en servicio.</li> </ul> <p>Se estima diseñar, al menos, una plataforma reservada por provincia, condicionando su ejecución a los estudios de viabilidad que se desarrollen y de las propuestas de los Planes de Transporte Metropolitano en redacción.</p> <p>2.- Estudio y posible implantación de líneas de transporte por cable (con colaboración privada).</p> <p>3.- Conexiones con aeropuertos y terminales de alta velocidad ferroviaria. Conexión Santa Justa Aeropuerto San Pablo de Sevilla.</p> <p>L5.P8</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mejora de la movilidad en la franja litoral y en los itinerarios de acceso a la misma, adaptando las infraestructuras a las características estacionales de los tráficos y reduciendo el impacto en los espacios naturales.</li> <li>• Mejora de la movilidad en la franja litoral y en los itinerarios de acceso a la misma, adaptando las infraestructuras a las características estacionales de los tráficos y reduciendo el impacto en los espacios naturales.</li> </ul>
----------	---

- LE4-14. Infraestructura y flota: Medidas para la mejora del tráfico y la movilidad en el corredor de la carretera a-483: Almonte-El Rocío - Matalascañas. Estudios. **Por importe de 800.000€**

Cuyos importes en sus correspondientes anualidades están respaldados por los presupuestos previstos en el PITMA:

L. Estratégica	LE5. Infraestructuras sostenibles e intermodales
Programa	P8. Infraestructuras viarias para la mejora de la movilidad en áreas interiores rurales y en el litoral.
Medida/s	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variantes de población.</li> <li>• Accesibilidad a áreas rurales.</li> <li>• Mejora de la movilidad en la franja litoral y en los itinerarios de acceso a la misma, adaptando las infraestructuras a las características estacionales de los tráficos y reduciendo el impacto en los espacios naturales.</li> <li>• Actuaciones en red convencional de carreteras (Variantes, acondicionamientos, nuevos trazados, etc.)</li> <li>• Mejora de la movilidad en la franja litoral y en los itinerarios de acceso a la misma, adaptando las infraestructuras a las características estacionales de los tráficos y</li> </ul>



reduciendo el impacto en los espacios naturales.

En la **Línea Estratégica 6 de PITMA** se incluyen las siguientes actuaciones del Plan:

➤ LE3-07 Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante el desarrollo de una evaluación de la adaptación al cambio climático en el área metropolitana de Huelva. **Por importe de 200.000€**

Cuyos importes en sus correspondientes anualidades están respaldados por los presupuestos previstos en el PITMA:

L. Estratégica	LE6. Movilidad sostenible y movilidad activa.
Programa	P2 Mejora de la eficiencia energética en los sistemas de transporte público de Andalucía.
Medida/s	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Incorporar a la red de transporte público vehículos de bajas emisiones. En concreto se optará por iniciar líneas de fomento para facilitar la financiación de vehículos híbridos, eléctricos, de GNL o de GNC.</li><li>2. Desarrollo de proyectos de modernización energética de las infraestructuras de transporte, en las estaciones de Plaza de Armas (Sevilla), Córdoba, Huelva, Cádiz y algunos intercambiadores menores. Se incorporarán paneles fotovoltaicos y se renovarán los sistemas de iluminación mediante LEDs.</li><li>3. Instalación de puntos de recarga eléctrica en las infraestructuras de transporte competencia de la Junta. En los aparcamientos de las estaciones y nodos intermodales, se instalarán puntos de recarga eléctrica.</li><li>4. Actuaciones de mejora de la eficiencia energética en los sistemas de transporte público ferroviario de la Junta. En los metros de Sevilla, Málaga y Granada, y en el Tren de la Bahía de Cádiz. Se instalarán puntos públicos de recarga, se instalarán paneles fotovoltaicos y se acometerá la modernización energética de todas las instalaciones</li></ol>



- LE2-03 Cambiar el reparto modal mediante la implantación de puntos de préstamo (Ámbito metropolitano). **Por importe de 200.000€**
- LE4-04 Infraestructura y flota: Mejora de la accesibilidad universal al transporte público: itinerarios peatonales accesibles y seguros a paradas de autobús interurbano. **Por importe de 300.000€**

L. Estratégica	LE6. Movilidad sostenible y movilidad activa.
Programa	P3. Accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano. Vías ciclistas y movilidad peatonal.
Medida/s	Vías ciclistas vinculadas a la movilidad metropolitana.

LE4-08 Infraestructura y flota: Consolidación de la red de itinerarios ciclistas y de vías verdes ciclopeatonales de ámbito metropolitano. **Por importe de 100.000€**

L. Estratégica	LE6. Movilidad sostenible y movilidad activa.
Programa	P4. Red de vías ciclistas metropolitanas.
Medida/s	Las actuaciones se desarrollarán en dominio público viario autonómico de ámbitos de características metropolitanas, segregando el tráfico ciclista y peatonal del tráfico de vehículos automóviles, con la consiguiente mejora de seguridad vial, fomentando una movilidad sostenible, saludable, con reducción de la contaminación y orientada tanto a los desplazamientos diarios como de uso turístico y ocio.



## Entidades Locales.

Una parte de las actuaciones propuestas son de carácter urbano, careciendo la Consejería de Infraestructuras, Articulación del Territorio y Vivienda de competencias para su ejecución, motivo por el cual se ha asignado el presupuesto a **Entidades Locales**, alcanzando un **5,09 %** del presupuesto total.

Las actuaciones previstas son:

- LE2-02: Impulso al transporte de bicicletas y vehículos de movilidad personal en el transporte público. (Intercambio modal, transporte bicicletas en Tte Pub, primera y última milla) en transporte urbano. Por importe de 350.000€.

Tiene carácter local puesto que el ámbito de actuación son los transportes públicos urbanos, dependientes de las Administraciones Locales.

- LE2-03: Cambiar el reparto modal mediante la implantación de puntos de préstamo y aparcamiento para bicicletas y otros vehículos de movilidad personal. (Ámbito local). Por importe de 1.181.699,87€.

Son de competencia de las Administraciones Locales puesto que las actuaciones para el aparcamiento y puntos de préstamo se ejecutan en ámbito local.

- LE2-04 Cambiar el reparto modal mediante la mejora de la regulación del uso e implantación de nuevos modos de movilidad. Por importe de 1.000.000,00€.

Las actuaciones se centran en:

- Regulación en las ordenanzas de tráfico de la utilización de los vehículos de movilidad personal;
- Coordinación de las normativas municipales del área metropolitana relativas a nuevos sistemas de transporte y a sus condiciones de servicio;

por tanto, de competencia de las Administraciones Locales.

- LE2-05: Cambiar el reparto modal mediante el fomento de la movilidad no motorizada en los desplazamientos a colegios (Caminos Escolares). Por importe de 300.000€.
- LE3-05. Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante el fomento de la renovación de flotas de transporte público, vehículos de servicios públicos, de distribución urbana de mercancías y particulares alimentados por energías alternativas. Por importe de 14.759.046,72€.

Las actuaciones se destinan principalmente a la renovación de la flota del transporte público urbano y de los servicios municipales, como la limpieza de calles. Se incluyen medidas de apoyo para la renovación de flotas de distribución urbana de mercancías.

- LE4-04 Infraestructura y flota: mejora de la accesibilidad universal al transporte público: itinerarios peatonales accesibles y seguros a paradas de autobús urbano. Por importe de 100.000€



- LE4-05 Infraestructura y flota: Mejora de la accesibilidad universal al transporte público: adaptación de paradas y estaciones de autobús. Por importe de 600.000€.

Tiene carácter local puesto que el ámbito de actuación son las paradas y estaciones del transporte público urbano competencia de las Administraciones Locales.

- LE4-11. Infraestructura y flota: fomento de la movilidad no motorizada. Recuperación de espacio público para el peatón. Por importe de 3.250.000€
- LE6-03. Organización: optimización de la distribución urbana de mercancías: armonización de aspectos normativos para su gestión por las Administraciones Locales que conforman el área metropolitana y elaboración de guía de buenas prácticas. Por importe de 200.000€.
- LE6-04 Organización: impulsar la realización y aplicación de planes de movilidad en grandes centros atractores de viaje (grandes empresas, áreas de actividad económica, explotaciones agrarias). Por importe de 140.000€.

Las Administraciones Locales impulsarán la realización y aplicación de planes en centros atractores de ámbito municipal como polígonos industriales, centros comerciales y explotaciones agrarias.

- LE6-05. Organización: campaña de información y concienciación hacia una movilidad sostenible. Dirigido a empresas. Por importe de 19.901,05.
- LE6-06 Organización: plan educativo y políticas de movilidad sostenible en escuelas. Por importe de 30.000€.
- LE6-07 Organización: cursos de formación en movilidad sostenible a técnicos municipales. Por importe de 30.000€



## **Estatal.**

El importe previsto para financiación **estatal es de 0,69 %**, que corresponde a:

- LE6-04 Organización: impulsar la realización y aplicación de planes de movilidad en grandes centros atrectores de viajes de carácter estatal. Por importe de 220.000€.

Incluye la realización del Plan de Movilidad del Puerto de Huelva y en centros atrectores de transporte de carácter estatal.

- LE2-03 Cambiar el reparto modal mediante la implantación de Puntos de préstamo y aparcamiento para bicicletas. (En infraestructuras estatales.). Por importe de 773.966,99.

Incluye Puerto de Huelva y centros atrectores de transporte de carácter estatal, como las estaciones de ADIF.

- LE4-03. Infraestructura y flota: mejora de la accesibilidad universal al transporte público: estaciones ferroviarias y centros atrectores de transportes de carácter estatal. Por importe de 2M€

Incluye las mejoras en el Puerto de Huelva y en centros atrectores de transporte de carácter estatal, como las estaciones de ADIF.





### **Actuaciones financiadas por diferentes entidades.**

El Plan propone actuaciones que debido al ámbito competencial, unas son de responsabilidad metropolitana, local o estatal. La independencia de ejecución, resultados, utilidad y ámbito competencial facilita que puedan ejecutarse con independencia y no requiere de acuerdos o convenios previos. Por ello, la Junta de Andalucía no cofinanciará las actuaciones cuya responsabilidad corresponde a las Administraciones Locales o de competencia Estatal. No se descarta la posibilidad futura de acuerdos o convenios, pero, como se ha dicho, no son necesarios para la pertinencia y utilidad de las actuaciones propuestas en el Plan, que son el fruto de un proceso de toma de datos, análisis, diagnóstico y participación de administraciones, entidades sociales y privadas y ciudadanía.

En esta situación se encuentran las siguientes:

#### **LE6-04 Organización: Impulsar la realización y aplicación de planes de movilidad.**

Se compone de tres acciones:

- En centros atractores de transporte de carácter metropolitano, como la Estación de Autobuses de Huelva y futuros intercambiadores.
- En centros atractores de transporte estatales, como Puerto de Huelva.
- En centros atractores de viajes de carácter local, como polígonos industriales, centros comerciales, entre otros.

#### **LE2-02 Impulso al transporte de bicicletas y vehículos de movilidad personal en el transporte público. (Intercambio modal, transporte bicicletas en Tte Pub, primera y última milla).**

Se compone de dos acciones.

- Acciones en el ámbito de infraestructuras y servicios metropolitanos.
- Acciones en el ámbito de infraestructuras y servicios urbanos.

#### **LE4-05 infraestructura y flota: Mejora de la accesibilidad universal al transporte público: adaptación de paradas y estaciones de autobús.**

Se compone de dos acciones.

- Acciones en el ámbito de infraestructuras metropolitanas.
- Acciones en el ámbito de infraestructuras urbanas.

#### **LE3-05. Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante el fomento de la renovación de flotas de transporte público, vehículos de servicios públicos, de distribución urbana de mercancías y particulares alimentados por energías alternativas.**



Se compone de cuatro acciones:

- Fomento de la movilidad sostenible: incremento flota autobuses eléctricos y promoción vehículos movidos por energías alternativas. Con cargo a MRR 01010102 – Código de Proyecto 2022000674.
- Fomento de la movilidad sostenible: aumento de puntos de recarga accesibles. Con cargo a MRR 01010102 – Código de Proyecto 2022000674
- Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante el fomento de la renovación de flotas de transporte público, vehículos de servicios públicos, de distribución urbana de mercancías y particulares alimentados por energías alternativas. Las actuaciones se destinan principalmente a la renovación de la flota del transporte público urbano y de los servicios municipales, como la limpieza de calles. Se incluyen medidas de apoyo para la renovación de flotas de distribución urbana de mercancías. Asignadas a Entidades Locales.
- Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante el fomento de la renovación de flotas de transporte público, vehículos de servicios públicos, de distribución urbana de mercancías y particulares alimentados por energías alternativas. Con la intención de dar continuidad a las anteriores actuaciones cofinanciadas con MRR. Asignada a Fase 2 y Autofinanciada.

#### **LE2-03. Cambiar el reparto modal mediante la implantación de puntos de préstamo y aparcamientos para bicicletas.**

Se compone de tres actuaciones:

- La puesta en servicio de aparcamientos y puntos de prestamos de ámbito urbano y por tanto asignado a Administraciones Locales.
- La puesta en servicio de aparcamientos y puntos de prestamos de ámbito estatal, como estaciones de ADIF o Puesto de Huelva, y por tanto asignado a Estatal.
- La puesta en servicio de aparcamientos y puntos de prestamos de metropolitano, que financia en parte con FEDER 21-27 y en parte con MRR 01010101 – Código de Proyecto 2022000590.

#### **LE4-04 Infraestructura y flota: Mejora de la accesibilidad universal al transporte público: itinerarios peatonales accesibles y seguros a paradas de autobús.**

Se compone de dos acciones.

- Acciones en el ámbito de infraestructuras metropolitanas, con cargo a FEDER 21-27.
- Acciones en el ámbito de infraestructuras urbanas.

#### **LE4-11. Infraestructura y flota: Fomento de la movilidad no motorizada. Recuperación de espacio público para el peatón.**

Se compone de dos acciones.



- Acciones en el ámbito de infraestructuras metropolitanas. (Fase 2).
- Acciones en el ámbito de infraestructuras urbanas.

**LE6-05. Organización: campaña de información y concienciación hacía una movilidad sostenible.**

Se compone de dos acciones:

- Campaña dirigida a instituciones y administraciones en general, asumida por la Consejería y con cargo a autofinanciada.
- Campaña dirigida a empresas. Asignadas a las Entidades Locales como mejores conocedoras del tejido empresarial.





**Anexos.**

**Anexo I,**

**Anexo II,**

**Anexo III,**

**Anexo III bis Autofinanciada,**

**Anexo III bis Consorcio;**

**Anexo III bis MRR Next Generation**

**Anexo IV.** Incluye las siguientes tablas de gastos anualizadas:

- Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.
- Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva.
- Entidades Locales
- Estatal

**Anexo Informe de la DG de Fondos Europeo sobre la viabilidad de la financiación del PITMA.**

**Anexo Orden de 3 febrero de 2023, por la que se aprueba el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.**

En Sevilla, a 31 de Mayo de 2023.

VºBº Jefe del Servicio de Planificación y Explotación

Fdo. Manuel Márquez Pigner



El Director General de Movilidad y Transportes  
Fdo. Felipe Arias Palma

## PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

### INFORME DE COHERENCIA CON LA PLANIFICACIÓN ECONÓMICA GENERAL DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

#### I. Antecedentes

Se ha recibido en la Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera, mediante Oficio de fecha 1 de junio de 2023 de la Secretaría General Técnica de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, solicitud para que se emita informe preceptivo del documento: "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible".

El presente informe responde a lo previsto en el *Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, que regula la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económico-financiera de la Administración de la Junta de Andalucía y de sus Organismos Autónomos*, el cual en su artículo 4.2 indica que las propuestas de planes con contenido económico-financiero deberán ser informadas sobre su coherencia con la planificación general de la Junta de Andalucía, además de por la Dirección General de Presupuestos, por la Dirección General de Planificación de la Consejería de Economía y Hacienda, actualmente Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera en virtud del *Decreto 153/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos*.

Para la emisión de este Informe se ha proporcionado la siguiente documentación:

- Documento del Plan en "Versión Final" de mayo de 2023
- Anexos del Plan
- Memoria económica
- Estudio ambiental estratégico
- Resumen no técnico de la Evaluación Ambiental Estratégica



FIRMADO POR	IGNACIO FRANCISCO CEPEDA CARRION	12/06/2023	PÁGINA 1/5
VERIFICACIÓN	Pk2jm75K9Z2BM5FYWVR8GVXNCJDXNT	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

## II. Elementos básicos del Plan

La formulación del "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible" se acordó mediante *Acuerdo de 1 de julio de 2014, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Movilidad Sostenible del Área de Huelva*".

El Plan pretende ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de la ciudad. Su objetivo principal es la planificación de una movilidad que potencie los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte público colectivo, de manera que se incida favorablemente sobre el medio ambiente y la salud. Su contenido hace referencia al conjunto de elementos que forman parte de los sistemas de transporte: las infraestructuras, los equipamientos e instalaciones, los servicios de transporte público, el aparcamiento y la ordenación del tráfico, el conjunto de los modos de transporte que integran el sistema y la intermodalidad.

En función de las necesidades percibidas, se han determinado unos objetivos estratégicos que definen este plan. Tanto los objetivos asociados a la movilidad como aquellos de carácter ambiental y de cambio climático, estrechamente vinculados, se concretan mediante la definición de líneas estratégicas de actuación. Estos objetivos estratégicos son los siguientes:

- OE1: Prevención/Mitigación del cambio climático
- OE2: Resiliencia/Adaptación al cambio climático
- OE3: Cumplimiento de umbrales ambientales
- OE4: Seguridad vial
- OE5: Accesibilidad metropolitana
- OE6: Sostenibilidad financiera

A partir de estos objetivos estratégicos se definen unos objetivos específicos que servirán para medir el efecto de la implantación del Plan y, por tanto, el de las actuaciones que forman parte de él. Los objetivos específicos son los siguientes:

- OESP1: Disminución de un 10% de los viajes metropolitanos en modos mecanizados
- OESP2: Disminución de un 10% de los viajes metropolitanos en vehículo privado
- OESP3: Incremento de un 60% de los viajes metropolitanos en transporte público
- OESP4: Incremento de un 10% de los viajes metropolitanos en modos no mecanizados
- OESP5: Incremento de un 30% de los viajes metropolitanos en bicicleta
- OESP6: Incremento de un 2% de los viajes metropolitanos a pie

El Plan prevé asumir compromisos por valor de 431.335.031,27€ en el periodo 2022-2030 financiado a través mayoritariamente a través de fondos FEDER 2021-2027. A continuación se desglosan las fuentes de financiación:



FIRMADO POR	IGNACIO FRANCISCO CEPEDA CARRION	12/06/2023	PÁGINA 2/5
VERIFICACIÓN	Pk2jm75K9Z2BM5FYWVR8GVXNCJDXNT	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

Fuente de financiación	Importe previsto	Porcentaje de participación
FEDER 2021-2027	380.174.847,37 €	88,14 %
Entidades Locales	21.960.647,63 €	5,09 %
Autofinanciada	17.718.974,29 €	4,11 %
Consorcio De Transporte Metropolitano De La Costa De Huelva	4.994.847,37 €	1,16 %
Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. Next Generation EU	3.491.747,63 €	0,81 %
Estatual	2.993.966,99 €	0,69 %

### III. Examen de la coherencia del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible” con la planificación económica general

Para los fines del Informe solicitado, el documento de referencia para verificar la coherencia del Plan con la planificación económica general de la Junta de Andalucía es la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027 (ETEA).

Mediante Acuerdo de 10 de mayo de 2022, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027 fue refrendado el planteamiento estratégico de desarrollo regional para Andalucía, con la finalidad de converger hacia Europa, en coherencia con la Política Europea de Cohesión en el marco de los objetivos y prioridades estratégicas de la UE para el periodo 2021-2027, y alineado con los criterios que subyacen en el Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia.

La ETEA se estructura en seis grandes bloques (“Áreas Estratégicas”): 1) Competitividad, 2) Sostenibilidad, 3) Conectividad, 4) Bienestar, 5) Territorio y 6) Gobernanza. Todos estos bloques están relacionados entre sí y se desagregan en diferentes “Prioridades”, que se desarrollan en sus correspondientes Líneas de Actuación.



FIRMADO POR	IGNACIO FRANCISCO CEPEDA CARRION	12/06/2023	PÁGINA 3/5
VERIFICACIÓN	Pk2jm75K9Z2BM5FYWVR8GVXNCJDXNT	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

Una vez analizada la documentación aportada podemos apreciar 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.

*Examen de la coherencia de la “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible” con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia*

El Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia del Gobierno de España (en adelante, PTRT) es la estrategia española para canalizar los fondos destinados por Europa a reparar los daños provocados por la crisis del COVID-19 a través de reformas e inversiones financiadas por fondos Next Generation EU. Su objetivo último es el crecimiento económico sostenible y justo. Este Plan se estructura en 4 Ejes, 10 Palancas y 30 Componentes.

El Real Decreto-Ley 36/2020 de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, que tiene carácter básico aplicable a todas las CCAA, indica en el Artículo 3.2 que: “para una mejor gestión de los servicios y la ejecución de las acciones que tienen encomendadas y, en especial, para la implementación eficaz y la consecución de objetivos vinculados a los proyectos asignados en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, las Administraciones Públicas respetarán como



FIRMADO POR	IGNACIO FRANCISCO CEPEDA CARRION	12/06/2023	PÁGINA 4/5
VERIFICACIÓN	Pk2jm75K9Z2BM5FYWVR8GVXNCJDXNT	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



principios de buena gestión” la “b) planificación estratégica y gestión por objetivos con el establecimiento de indicadores a tal efecto”.

A tal efecto cabe indicar que la “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva” prevé financiarse con 3.491.747,63 euros de Fondos Next Generation EU en el marco de las Palancas 1: “Agenda urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura” y 2: “Infraestructuras y ecosistemas resilientes” del PTRT.

Por un lado, se relaciona con el Componente 1 de la Palanca 1: “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos”, con especial referencia a la Reforma 2: “ Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte” y la Inversión 1: “Zonas de bajas emisiones y transformación digital y sostenible del transporte urbano y metropolitano”.

Por otro lado, se relaciona también con el Componente 6 de la Palanca 2: “Movilidad sostenible, segura y conectada”, principalmente con la Reforma 1: “Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada” y la Inversión 4: “Programa de apoyo para un transporte sostenible y digital”.

#### IV. Conclusión

Concluimos, por tanto, 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.**

EL DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN, POLÍTICA ECONÓMICA Y FINANCIERA



FIRMADO POR	IGNACIO FRANCISCO CEPEDA CARRION	12/06/2023	PÁGINA 5/5
VERIFICACIÓN	Pk2jm75K9Z2BM5FYWVR8GVXNCJDXNT	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

**RESOLUCIÓN de 3 de julio de 2023 de la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, por la que se emite y se hace pública la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible.**

Conforme a lo previsto en el artículo 38.6 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, se emite y se hace pública la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible.

### 1. MARCO LEGISLATIVO

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante ley GICA) establece, en su artículo 36, la necesidad de someter a evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes y programas que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos enumerados en el Anexo I de la citada ley, siempre que sean elaborados por una Administración pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Gobierno. El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible (en adelante PTMAH), se encuentra incluido en este ámbito de aplicación.

Analizada la documentación aportada y vistos los informes recibidos, la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la ley GICA y el Decreto 162/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, resuelve emitir la presente declaración ambiental estratégica como resultado del procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del PTMAH.

En este sentido, el PTMAH se considera viable desde el punto de vista ambiental, siempre que se cumpla lo establecido en el estudio ambiental estratégico y en la presente declaración ambiental estratégica, que constituye un informe preceptivo y determinante. El promotor incorporará en el PTMAH el contenido de la declaración ambiental estratégica. Asimismo, el contenido del estudio ambiental estratégico corregido, en su caso, por el resultado de la información pública y las consultas realizadas, deberá ser parte integrante del PTMAH.

Por otro lado, se procede a dar publicidad a la declaración ambiental estratégica del PTMAH en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, conforme al artículo 38.6 de la ley GICA. Esta declaración también se podrá consultar en la sede electrónica de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

Esta declaración ambiental estratégica perderá su vigencia si, una vez publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, no se hubiera procedido a la adopción o aprobación del PTMAH en el plazo máximo de dos años desde su publicación.

Contra la presente declaración no procederá recurso administrativo alguno, sin perjuicio de los que procedan, en su caso, contra la resolución que apruebe el PTMAH.

### 2. TRAMITACIÓN

La evaluación ambiental del PTMAH se ha llevado a cabo de manera conjunta entre los órganos promotor y ambiental y según lo previsto en la ley GICA. Durante la tramitación del procedimiento se ha realizado una



FIRMADO POR	MARIA DEL MAR PLAZA YELAMOS	04/07/2023	PÁGINA 1/7
VERIFICACIÓN	Pk2jmNKTBUSDUTS23HXS893VQNZVWF	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



identificación de los efectos ambientales que podrían derivarse de su aplicación, permitiendo la integración de los aspectos ambientales desde la fase inicial del proceso de planificación.

Asimismo, se ha dado cumplimiento a otro de los grandes objetivos de la citada ley GICA, que consiste en la transparencia y participación ciudadana a través del acceso a una información exhaustiva y fidedigna del proceso planificador y la invitación a realizar aportaciones en diversas fases del mismo.

El procedimiento de evaluación ambiental estratégica comenzó con la solicitud de inicio presentada por el promotor ante el órgano ambiental. Dicha solicitud se acompañaba del borrador del PTMAH y de un documento inicial estratégico con la inclusión de los correspondientes aspectos establecidos en la ley GICA.

En base a este documento inicial, para llevar a cabo el trámite de consultas, el órgano ambiental identificó a 68 agentes entre Administraciones públicas afectadas y entidades posiblemente interesadas, a quienes se consultó de forma particularizada. Para responder a esta consulta se dio un plazo de 45 días. En total se recibieron 6 escritos con información y observaciones.

La información y documentación inicial asociada a esta evaluación ambiental se publicó en la web del Portal Ambiental de Andalucía. Además, se habilitó el canal de administración electrónica para la tramitación de las consultas y, adicionalmente, se puso a disposición del público una dirección de correo electrónico para enviar las aportaciones, sugerencias e información de interés.

El órgano ambiental, considerando el resultado de las consultas iniciales realizadas, elaboró el documento de alcance, al objeto de delimitar la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del posterior estudio ambiental estratégico (en adelante EsAE) del PTMAH. El documento de alcance, junto a las respuestas recibidas en el trámite de consultas (incluidas las recibidas desde los distintos centros directivos de la entonces Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible), fueron remitidas al promotor, proporcionando toda la información ambiental disponible de utilidad para lograr la máxima integración ambiental del PTMAH.

Toda esta información fue analizada y, en su caso, considerada por el órgano promotor en la elaboración de la versión preliminar del PTMAH y del EsAE.

Además de esta documentación inicial, también se fue publicando en la web del órgano ambiental toda la documentación posterior relacionada con el procedimiento de evaluación ambiental del PTMAH.

Posteriormente, en fase de información pública y segundas consultas de la versión preliminar del PTMAH y del EsAE, se recibieron 12 escritos, 7 de ellos con aportaciones al PTMAH, teniéndose en cuenta por el promotor en la elaboración de las propuestas finales del PTMAH y del EsAE.

Las modalidades de información y consulta definidas son coherentes con las garantías de participación pública establecidas en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

El EsAE es, por tanto, el documento técnico clave de este procedimiento. Atendiendo a los contenidos mínimos exigidos en el Anexo II C de la ley GICA y a la información aportada en el documento de alcance, el promotor elaboró el EsAE en el que se han identificado los efectos significativos sobre el medio ambiente que tendrá la aplicación del PTMAH, así como unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables.

FIRMADO POR	MARIA DEL MAR PLAZA YELAMOS	04/07/2023	PÁGINA 2/7
VERIFICACIÓN	Pk2jmNKTBUSDUTS23HXS893VQNZVWF	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



El EsAE también ha considerado la coherencia externa con los principios y directrices de protección ambiental y desarrollo sostenible, así como su adecuación a las directrices derivadas de los planes y estrategias de naturaleza medioambiental y territorial con los que interactúa.

En cumplimiento del artículo 38.6 de la ley GICA, el órgano ambiental publicará la presente declaración ambiental estratégica en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y en su sede electrónica.

En cumplimiento del artículo 38.7 de la ley GICA, el promotor publicará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía lo siguiente:

- Disposición por la que se aprueba el PTMAH.
- Dirección electrónica en la que el promotor pone a disposición del órgano ambiental, de las Administraciones públicas afectadas y del público el PTMAH aprobado.
- Resumen con la siguiente información:
  - 1.º Integración de los aspectos ambientales en el PTMAH.
  - 2.º Forma de considerar en el PTMAH lo siguiente: el EsAE, la información pública, las consultas, la declaración ambiental estratégica y las posibles discrepancias surgidas en el proceso.
  - 3.º Razones de la elección de la alternativa seleccionada en relación con las alternativas consideradas.
- Medidas de seguimiento de los efectos en el medio ambiente del PTMAH.

### 3. FUNDAMENTOS DEL PTMAH

El objetivo principal del PTMAH es elaborar un instrumento de planificación del sistema de transporte metropolitano persiguiendo un desarrollo equilibrado, coherente, armónico y de máxima conectividad del transporte en el entorno metropolitano de Huelva.

Los **objetivos estratégicos** que se plantean en el PTMAH son los siguientes:

- Prevención y mitigación del cambio climático (reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, aumento de la eficiencia energética y fomento de energías alternativas).
- Resiliencia y adaptación al cambio climático (reducción del riesgo asociado al cambio climático).
- 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.
- Seguridad vial (reducción de los niveles de siniestralidad: fallecidos y heridos con lesiones graves).
- Accesibilidad metropolitana (reducción de los tiempos de viaje en transporte público entre municipios del área metropolitana).
- Sostenibilidad financiera (mejora del balance de ingresos por tarifa/gastos de operación y mantenimiento de los servicios de transporte público).

Para la consecución de los objetivos anteriormente relacionados se establecen las siguientes **líneas estratégicas**:

N.º 1: Evitar. Tiene como objetivo reducir la cantidad total de desplazamientos y su longitud a través de medidas como la promoción del teletrabajo.

FIRMADO POR	MARIA DEL MAR PLAZA YELAMOS	04/07/2023	PÁGINA 3/7
VERIFICACIÓN	Pk2jmNKTBUSDUTS23HXS893VQNZVWF	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



N.º 2: Cambiar. Tiene como objetivo cambiar los viajes de modos contaminantes a los modos de transporte público y modos activos a través de medidas como:

- La mejora del transporte público.
- El fomento del coche compartido.
- La regulación de aparcamientos.
- Las restricciones al uso del automóvil.
- Sistemas de préstamos de bicicletas.
- Regulación del uso e implantación de nuevos medios de transporte eléctrico (PMD). Micromovilidad.
- Impulso al transporte de bicicletas y PMD en el transporte público.
- Fomento de la movilidad no motorizada en los desplazamientos a los colegios.
- Plan de contingencia frente a la COVID-19 y otras futuras pandemias, etc.

Nº 3: Mejorar. Esta línea estratégica tiene como objetivo la mejora del rendimiento y la sostenibilidad de los modos existentes a través de medidas como:

- Fomento de la movilidad eléctrica y de bajas emisiones.
- Apoyo a la renovación del parque móvil.
- Digitalización integrada de los sistemas de información del transporte público (web y app única de información).
- Implementación de sistemas de ayuda a la explotación y de gestión integrada de incidencias en el transporte público.
- Empleo de sistemas inteligentes de transporte para mejorar la movilidad y la seguridad vial mediante soluciones tecnológicas telemáticas, etc.

N.º 4: Infraestructura y flota. Contempla medidas que abordan las mejoras en términos de infraestructura y flota:

- Fomento de la intermodalidad entre los distintos medios de transporte público.
- Mejora de paradas y marquesinas de la red urbana e interurbana de autobuses.
- Plataformas reservadas y carriles bus.
- Mejora de la infraestructura viaria.
- Implantación de aparcamientos disuasorios.
- Consolidación de la red estructurante de itinerarios ciclistas y vías verdes ciclopeatonales.
- Creación de itinerarios peatonales accesibles y seguros al transporte público.
- Mejora de la accesibilidad en las estaciones ferroviarias.
- Creación de itinerarios peatonales completos, seguros y accesibles a los principales equipamientos públicos.
- Renovación de la flota de autobuses (accesibilidad PMR, eficiencia energética), etc.

Nº 5: Operación. Contempla las medidas para afrontar los cambios en las frecuencias y la red de servicios de autobús, estructura tarifaria, seguridad, etc.:

- Reordenación del mapa concesional.
- Creación de nuevas líneas metropolitanas que se adapten mejor a la demanda y estacionalidad.
- Integración del sistema tarifario.
- Calmado de tráfico.
- Seguridad vial/Siniestralidad.

N.º 6: Organización. Contempla medidas para abordar las mejoras en la configuración del sistema:

- Fortalecimiento del Consorcio de Transporte Metropolitano.
- Sostenibilidad financiera.

FIRMADO POR	MARIA DEL MAR PLAZA YELAMOS	04/07/2023	PÁGINA 4/7
VERIFICACIÓN	Pk2jmNKTBUSDUTS23HXS893VQNZVWF	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



- Política de precios de estacionamiento, etc.
- La realización de planes de movilidad en grandes centros generadores de viaje.
- La optimización del sector logístico y especialmente de la distribución urbana de mercancías para optimizar desplazamientos y evitar congestiones.
- La realización de campañas de sensibilización al público en general y de educación en colegios en materia de movilidad sostenible.
- Cursos de formación a técnicos municipales con responsabilidades en las áreas de movilidad, medio ambiente y urbanismo.
- Coordinación entre municipios y entre las áreas de transporte y movilidad y urbanismo de los ayuntamientos para una mejor planificación espacial, etc.

#### 4. PRINCIPIOS ESTRATÉGICOS DE SOSTENIBILIDAD

La finalidad última de la evaluación ambiental estratégica es contribuir al desarrollo de modelos realistas de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático acordes con las referencias existentes a nivel nacional e internacional.

Con este enfoque, la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030, documento estructurado en 13 áreas temáticas que asume los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y las 169 metas de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, tiene como finalidad orientar y reforzar las políticas e iniciativas públicas y privadas para avanzar hacia un modelo de desarrollo sostenible en Andalucía basado en la transición a una economía verde y en la integración de las consideraciones ambientales, económicas y sociales. El PTMAH es coherente con el modelo de desarrollo sostenible que define la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030.

#### 5. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS. EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

La ley GICA establece (artículos 15 y 37) que la evaluación ambiental estratégica es un instrumento de prevención y control ambiental, cuya finalidad es lograr la mayor integración de los aspectos ambientales en la planificación mediante la prevención y corrección de sus efectos negativos sobre el medio ambiente.

El análisis de alternativas constituye un paso básico y esencial en la toma de decisiones al objeto de seleccionar la alternativa con mayor integración ambiental.

##### 5.1 Alternativas

El EsAE aporta, en su capítulo 7, un análisis de los efectos de las dos alternativas técnica y ambientalmente viables consideradas (escenario 1 y 2). El escenario 1: “Fomento de la movilidad activa y del transporte público” agrupa las actuaciones relacionadas con la promoción del transporte público y de los modos no motorizados para modificar el reparto modal actual, que se encuentra muy desplazado hacia la utilización del vehículo privado, hacia modos más sostenibles. Por su parte, el escenario 2: “Fomento de la movilidad activa y del transporte público y gestión del tráfico” añade a las actuaciones contempladas en el escenario anterior aquellas destinadas a promover modos de transporte más limpios (incluidos vehículos eléctricos) mediante la restricción del uso de vehículos de combustión privados, definición de zonas de bajas emisiones y políticas de regulación de estacionamiento en los centros urbanos, etc.

Se emplearon tres metodologías de valoración de los posibles efectos estratégicos de las actuaciones de cada escenario sobre el medio ambiente.

FIRMADO POR	MARIA DEL MAR PLAZA YELAMOS	04/07/2023	PÁGINA 5/7
VERIFICACIÓN	Pk2jmNKTBUSDUTS23HXS893VQNZVWF	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



La primera metodología, denominada análisis de viabilidad ambiental, valoraba los efectos de forma transversal sobre los aspectos ambientales (naturales, sociales y económicos) que constituyen el medio ambiente según la ley GICA. El balance global de efectos positivos y negativos identificaba al escenario 2 como el de mayor integración ambiental.

La segunda metodología, denominada análisis coste-beneficio, valoraba los efectos sobre aspectos económicos, ofreciendo el escenario 1 el mejor resultado.

La tercera metodología, denominada análisis multicriterio, valoraba los efectos sobre aspectos económicos, funcionales, sociales, territoriales y ambientales, siendo el escenario 2 el que resultaba como mejor opción.

Los resultados que arrojan conjuntamente estas metodologías aconsejan la alternativa 2 como la mejor opción técnica y ambientalmente viable, si bien se selecciona la alternativa 1 debido a los elevados costes de una de las actuaciones del escenario 2: la ampliación del puente sobre el río Odiel. El EsAE concluye que, si se analizan los porcentajes de variación en el reparto modal tras la puesta en marcha de cada uno de los dos escenarios, 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. La escasa variación se justifica, fundamentalmente, porque la inversión necesaria para desarrollar la actuación principal del escenario 2, que es la ampliación del puente sobre el río Odiel, no genera gran repercusión sobre el reparto modal en el plazo analizado. Por tanto, la no elección del escenario 2, a pesar de ser el escenario más favorable según la variable ambiental del análisis multicriterio, se debe fundamentalmente al efecto llamada al uso del vehículo privado que su desarrollo provocaría. La ampliación del puente con un carril adicional destinado a transporte público liberaría los viales existentes de todos los vehículos de transporte público que en la actualidad hacen uso, haciéndolos más atractivos para el uso del vehículo privado.

## 5.2 Efectos ambientales

El EsAE aporta, en sus capítulos 8 y 9, un análisis de los efectos ambientales de las actuaciones del escenario elegido (1) sobre los aspectos ambientales que establece la ley GICA. El balance global de efectos estratégicos positivos y negativos es muy favorable, con ausencia de efectos ambientales negativos significativos sobre el medio ambiente, siempre que la ejecución del programa de medidas del plan se realice conforme a las medidas preventivas, correctoras y compensatorias establecidas en el capítulo 10 del EsAE.

## 6. SEGUIMIENTO AMBIENTAL

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.

FIRMADO POR	MARIA DEL MAR PLAZA YELAMOS	04/07/2023	PÁGINA 6/7
VERIFICACIÓN	Pk2jmNKTBUSDUTS23HXS893VQNZVWF	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



Para el cumplimiento de estos objetivos, se creará un grupo de trabajo multidisciplinar integrado por el promotor y el órgano ambiental, si bien podrán colaborar las personas expertas que se considere oportuno, en particular para el seguimiento de determinados efectos, como el 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).

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 PM<sub>10</sub>, 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.

El seguimiento y evaluación ambiental de la ejecución del PTMAH se desarrollará mediante la emisión de informes de seguimiento en dos momentos diferentes: durante la evaluación intermedia (2024) y final de su vigencia (2026). Estos informes de seguimiento incorporarán el seguimiento ambiental como parte del seguimiento integral del plan y deberán ser remitidos al órgano ambiental, publicados en la web de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul y en la web de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, así como en otros medios de difusión pertinentes.

## 7. CONCLUSIÓN

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.

La presente declaración ambiental estratégica se publicará en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y en la sede electrónica del órgano ambiental, en cumplimiento del artículo 38.6 de la ley GICA.

Sevilla, 3 de julio de 2023.- María del Mar Plaza Yélamos, Secretaria General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

FIRMADO POR	MARIA DEL MAR PLAZA YELAMOS	04/07/2023	PÁGINA 7/7
VERIFICACIÓN	Pk2jmNKTBUSDUTS23HXS893VQNZVWF	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



Referencia: IEF\_PL\_ECO\_00016\_2023

Asunto: **INFORME** – PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN MOVILIDAD SOSTENIBLE

De conformidad con lo establecido en el Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económica-financiera, la Secretaria General Técnica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda mediante escrito de fecha 01 de junio de 2023, ha solicitado a la Dirección General de Presupuestos, por ser preceptivo, informe económico-financiero relativo al proyecto de **Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan Movilidad Sostenible.**

La solicitud ha tenido entrada en este Centro Directivo el día 01 de junio de 2023, y la misma se acompañaba del citado proyecto del Plan, memoria económica, anexos I-IV y otra documentación complementaria.

Analizada la documentación remitida, este Centro Directivo procede a emitir Informe sobre los siguientes aspectos económico-presupuestarios:

#### **Primero.- Alcance y contenido del Plan**

El Estatuto de Autonomía para Andalucía establece en su artículo 64 las competencias de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de transportes y comunicaciones, incluyendo tanto las infraestructuras como los servicios de transporte que discurren por territorio andaluz.


El artículo 56.5 del Estatuto de Autonomía atribuye igualmente a la Comunidad Autónoma *“la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio, que incluye en todo caso el establecimiento y regulación de las directrices y figuras de planeamiento territorial, las previsiones sobre emplazamientos de infraestructuras y equipamientos, la promoción del equilibrio territorial y la adecuada protección ambiental”*.

Asimismo, la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, puso de manifiesto la necesidad de regular adecuadamente los desplazamientos de los ciudadanos en sus actividades cotidianas a lo largo de las grandes aglomeraciones urbanas.

Por otro lado, el Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, determina en su artículo 10 que la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, mantiene las competencias que tenía la anterior Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, salvo las competencias en materia de puertos, que están recogidas en el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el

1 / 13



EDUARDO LEON LAZARO		05/09/2023 19:56	PÁGINA 1/13
VERIFICACIÓN	WHDXABSKA8D9V7PPCCRM9TWN4QNPJ	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	
			



que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, modificado por el Decreto 440/2019, de 2 de abril.

El 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, atribuye en su artículo 1 a la citada Consejería la competencia en materia de:

- Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes, como carreteras, vías ciclistas, ferrocarriles y otras infraestructuras viarias, cuyos itinerarios se desarrollen íntegramente en el territorio de Andalucía (...)
- Ordenación del territorio y del litoral, urbanismo, sostenibilidad urbana e inspección territorial y urbanística.
- El fomento e impulso, en el marco de la ordenación territorial y urbanística, de las declaraciones de interés estratégico para el fomento de iniciativas económicas, de acuerdo con lo establecido en el Decreto-ley 4/2019, de 10 de diciembre.

A propuesta de la extinta Consejería de Fomento y Vivienda en ejercicio de la competencia prevista en el artículo 27.23 (actual apartado 22 del citado artículo 27) de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, previa deliberación, el Consejo de Gobierno, en su sesión del día 1 de julio de 2014 acuerda la formulación del Plan de Movilidad Sostenible del Área de Huelva, en adelante el Plan, publicada en BOJA n.º 134 de 11 de julio de 2014. Mediante este acuerdo se fijan los objetivos, contenidos y el proceso de tramitación que deben seguirse para su aprobación por el Consejo de Gobierno.

Elaborada la versión preliminar del Plan, se ha dado cumplimiento a los preceptivos trámites. Este plan ha contado además con el asesoramiento técnico del equipo Jaspers (*Joint Assistance to Support Projects in European Regions*) perteneciente al Banco Europeo de Inversiones que ha colaborado en su elaboración y supervisión siguiendo la metodología sobre planificación estratégica de la Comisión Europea.

Es importante destacar que a la hora de elaborar el Plan se han considerado las orientaciones del nuevo **Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021- 2030**, aprobado por Acuerdo de Consejo de Gobierno en su sesión de 02 de noviembre de 2022, y que pretende servir de instrumento para alcanzar las políticas en materia de infraestructura y sistemas de transporte y los objetivos para los distintos modos de transporte, enfocado a un sistema productivo andaluz sostenible. Este Plan ha sido informado por este Centro Directivo con fecha de 28 de julio de 2022 y a lo largo del presente informe constituirá el marco de referencia económico-presupuestario para el pronunciamiento de este Centro Directivo respecto al presente Plan que se informa.

En cuanto al objetivo del Plan, es definir, diseñar y planificar un modelo de movilidad sostenible en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Huelva, 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



EDUARDO LEON LAZARO		05/09/2023 19:56	PÁGINA 2/13
VERIFICACIÓN	WHDXABSKA8D9V7PPCCRM9TWN4QNPJ	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	





establecidos sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea y en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

Se pretende alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en el ámbito territorial del Área de Huelva, tanto internas como externas al ámbito, en el que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial. Se trata de un área muy diseminada con un alto número de municipios de carácter rural, con una fachada litoral de 122Km, frontera con Portugal y con vía principal de comunicación con el resto de provincias de Andalucía ( A-49 ). Estas características han determinado la importancia del transporte público por carretera como medio principal de desplazamiento.

La estructura del Plan se conforma en los siguientes apartados:

1. En su primera parte se contextualiza el ámbito competencial, identificando las entidades responsables y sus competencias en movilidad, transporte e infraestructuras ligadas al transporte, y el contexto jurídico y normativo que sustenta la elaboración del Plan. Por otro lado, se determina el marco estratégico y la metodología utilizada para la elaboración del Plan.
2. Análisis y diagnóstico. En un primer momento se determina la situación actual en cuanto a movilidad, infraestructuras asociadas al transporte y la oferta y demanda. Fruto de este trabajo se elabora un diagnóstico, que identifica los problemas, necesidades y retos del Área Metropolitana de Huelva a los que el Plan debe responder a corto, medio y largo plazo.
3. Finalizada la etapa de análisis y diagnóstico y detectados los problemas, necesidades y retos se definen las necesidades prioritarias en movilidad y transporte del Área Metropolitana, que asociados a criterios de carácter medio ambiental, de cambio climático y sociales dan lugar a la definición de los objetivos estratégicos a alcanzar. Estos objetivos estratégicos se concretan en líneas estratégicas que serán de obligado cumplimiento en todo los escenarios que se propongan.
4. A partir de los objetivos ( 6 ), líneas estratégicas ( 6 ) y las actuaciones dirigidas a la consecución de éstas, se construyen posibles escenarios, en este caso se han valorado 3 escenarios. Cada escenario es un conjunto de actuaciones, incluyendo actuaciones transversales a todos y otras de carácter exclusivo y diferenciador.
5. El siguiente paso tiene por objeto seleccionar el mejor escenario para alcanzar los objetivos estratégicos identificados. Para ello, se han utilizado las metodologías: Análisis Coste-Beneficio (ACB), descrita en la "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects" de la Comisión Europea, de 2014; y Análisis Multicriterio desarrollado mediante el método PATTERN (Planning Assistance Through Technical Evaluation of Relevance Numbers). Este último se ha utilizado como proceso complementario al ACB, ya que en éste los criterios ambientales y sociales, como género y universalidad, no adquieren la suficiente relevancia. Ambos análisis se encuentran recogidos en el Plan.



EDUARDO LEON LAZARO		05/09/2023 19:56	PÁGINA 3/13
VERIFICACIÓN	WHDXABSKA8D9V7PPCCRM9TWN4QNPJ	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	
			



6. Tras este proceso se propone un escenario definitivo, estructurándose y detallándose en Líneas Estratégicas, actuaciones y medidas. Un total de 12 actuaciones de carácter principal y 20 actuaciones complementarias englobadas en Líneas Estratégicas ( Apartado 14.2 del Plan ).

7. Por último se crea el sistema de seguimiento y evaluación del Plan, basado en un esquema de indicadores alineados con los objetivos estratégicos y específicos.

8. Transversalmente a todo el proceso de elaboración se ha fomentado la participación ciudadana, teniendo como pilares la perspectiva de género, la gobernanza y la transparencia. La participación ha estado abierta a entidades públicas y privadas, entidades sociales, asociaciones, entre otras, con intereses en la movilidad y transporte en el ámbito de actuación.

**Segundo.- Escenario económico.**

El presupuesto global del Plan asciende a **431,33 millones de euros**. Este importe se concentra principalmente en la LE04- Actuación 1 ( Infraestructura y Flota: Desarrollo de Infraestructuras de Plataforma Reservada para el Transporte Público de autobús urbano y metropolitano: carriles BUS y Plataformas Reservadas ), por importe de 373,6M, que se incluye dentro de la línea estratégica 5 del PITMA 2021-2030. También destaca la LE3- Actuación 05 ( Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante el Fomento de la Renovación de Flotas de Transporte Público, Vehículos de Servicios Públicos, de distribución urbana de mercancías y particulares alimentados por energías alternativas ), por importe de 30M, que se incluye dentro de la Línea Estratégica 6 del PITMA 2021-2030. Analizado por fuente de financiación, todo el presupuesto del Plan es coherente con la financiación prevista en el PITMA 2021-2030.

Por fuente financiera, el coste total del Plan se distribuye de la siguiente manera:

Fuente de financiación	2022-2023	2024-2027	2028-2030	2021-2030	%
<b>Autofinanciada</b>	130.262,84	7.762.243,03	9.826.468,42	<b>17.718.974,29</b>	4,11 %
<b>Consorcio Tte. Metrop. Costa de Huelva</b>	0,00	1.516.211,84	3.478.635,52	<b>4.994.847,36</b>	1,16 %
<b>MRR (NG EU)</b>	498.019,08	2.993.728,55	0,00	<b>3.491.747,63</b>	0,81 %
<b>FEDER 2021-2027</b>	45.000,00	12.991.211,84	367.138.635,52	<b>380.174.847,36</b>	88,14 %
<b>COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA</b>	0,00	0,00	0,00	<b>0,00</b>	0,00 %
<b>ENTIDADES LOCALES</b>	0,00	10.242.269,22	11.718.378,41	<b>21.960.647,63</b>	5,09 %
<b>ESTATAL</b>	0,00	1.606.983,49	1386983,49	<b>2.993.966,98</b>	0,69 %
<b>TOTAL</b>	<b>673.281,92</b>	<b>37.112.647,97</b>	<b>393.549.101,36</b>	<b>431.335.031,25</b>	<b>100,00 %</b>
<b>% PERÍODO SOBRE TOTAL</b>	<b>0,16 %</b>	<b>8,60 %</b>	<b>91,24 %</b>	<b>100,00 %</b>	

De ello se deduce que las inversiones realizables a corto plazo suponen apenas el 0,16% en la anualidad 2022-2023, las inversiones a medio plazo (2024-2027) un 8,60% y las que son a largo plazo (2028 a 2030) alcanzan un 91,24%.

Dicho esto, este Plan se ha previsto ejecutar en dos fases de ejecución que se caracterizan por lo siguiente:





- **FASE 1.** Las actuaciones contempladas en esta fase se han proyectado teniendo en cuenta un escenario presupuestario en el que la financiación autónoma no presenta crecimiento interanual (salvo ciertas excepciones), en el que la financiación proveniente de fondos europeos se encuadra dentro de la programación estimada del fondo FEDER, y en el que la financiación procedente del Marco de Recuperación y Resiliencia se adapta a lo acordado en la actualidad en las conferencias sectoriales y a la envolvente de cada ejercicio.
- **FASE 2.** Incluye una serie de actuaciones que no disponen de respaldo presupuestario en lo referente a la parte financiada exclusivamente por el Presupuesto de la Junta de Andalucía, por lo que su ejecución ha de quedar supeditada a que exista disponibilidad presupuestaria a medio o largo plazo, tanto en la Junta de Andalucía como en otras Administraciones Públicas.

De conformidad con la programación por fases, en la memoria económica aportada se indica expresamente que las actuaciones correspondientes a **FASE 2 que no disponen de respaldo presupuestario**, y que suman un importe total de **389.688.741,45 euros**, serían las siguientes:

- LE2-Actuación 02. Impulso LE2 – Actuación 02. Impulso al transporte de bicicletas y vehículos de movilidad personal en el transporte público.(Intercambio modal, transporte bicicletas en Tte Pub, primera y última milla) EN TRANSPORTE METROPOLITANO.Por importe de 650.000,00€.
- LE3 – Actuación 02. Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante la implantación de sistemas de ayuda a la explotación y gestión integrada de las incidencias que afecten al servicio de transporte público. Por importe de 7.569.694,73€
- LE3 - Actuación 05. Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante el fomento de la renovación de flotas de transporte público, vehículos de servicios públicos, de distribución urbana de mercancías y particulares alimentados por energías alternativas. Por importe de 14.759.046,72.
- LE6 - Actuación 01. Organización: fortalecimiento del Consorcio de Transporte Metropolitano Costa de Huelva.Por importe de 500.000€.
- LE4 - Actuación 01 - DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS DE PLATAFORMA RESERVADA PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO DE AUTOBÚS URBANO Y METROPOLITANO: CARRILES BUS Y PLATAFORMAS RESERVADA”, que incluye:
  - LE4 – Actuación 01 - HU02 PRI-1: Acceso Oeste a Estación Autobuses por Puente del Odiel.Adecuación. Por importe de 24.200.000€
  - LE4 - Actuación 01 - HU03 PRI-2: Acceso Este a Estación Ferrocarril desde autovía H-30 y carretera A-5000. Adecuación. Por importe de 16.300.000€.
  - LE4 - Actuación 01 - HU04 PRI-2: Acceso Norte a Estación Autobuses desde autovía H-30.Adecuación. Por importe de 13.000.000€
  - LE4 - Actuación 01 - HU05 PRI-2: Acceso Sur a Estación Ferrocarril desde autovía H-30. Nueva.Por importe de 10.500.000€
  - LE4 - Actuación 01 - HU06 PRI-1: Acceso a Huelva desde Punta Umbría por carretera A-497. Nueva. Por importe de 73.300.000€
  - LE4 - Actuación 01 - HU07 PRI 2: Acceso Aljaraque-Bellavista-Corrales. Adecuación / Nueva.Por importe de 48.300.000€
  - LE4 - Actuación 01 - HU08 PRI-1: Acceso Sur a Estación Autobuses por ribera del Odiel desde autovía H-30. Adecuación. Por importe de 30.100.000€



EDUARDO LEON LAZARO		05/09/2023 19:56	PÁGINA 5/13
VERIFICACIÓN	WHDXABSKA8D9V7PPCCRM9TWN4QNPJ	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	



- LE4 - Actuación 01 - PRI-1 Plataforma reservada A-483: Almonte-El Rocío-Matalascañas. Nueva. Por importe de 148.500.000€
- LE4 - Actuación 11. Infraestructura y flota: fomento de la movilidad no motorizada. Recuperación de espacio público para el peatón. Por importe de 1.750.000€
- LE6 - Actuación 02. Organización: impulsar la coordinación en materia de movilidad sostenible entre los municipios del área metropolitana. Por importe de 30.000€.
- LE6 - Actuación 08. Organización: Plan De Comunicación Del Consorcio De Transporte Metropolitano En Situación de Pandemia. Por importe de 30.000€
- LE6 - actuación 09 Organización: medidas de fomento del transporte público en situación de pandemia. Por importe de 200.000€

**Tercero.- Financiación Económico-Presupuestaria del Plan.**

En primer lugar hay que tener en cuenta que el análisis económico financiero del presente informe estará centrado en los créditos aprobados en el presupuesto vigente y para los ejercicios siguientes.

En todo caso, el escenario financiero que se informa solo está referido a aquellas actuaciones financiadas con el Presupuesto de la Junta de Andalucía, no incluyéndose en el mismo la financiación estatal, la procedente de las entidades locales, la proveniente de la colaboración público-privada, ni cualquier otra prevista en este plan que no provenga del Presupuesto de la Junta de Andalucía.

De la misma forma, este Centro Directivo procede según lo indicado en párrafos precedentes a analizar la financiación prevista para las actuaciones englobadas únicamente en la FASE 1, de conformidad con la distribución prevista y desagregada en los Anexos II y III que acompañan a la memoria económica de la siguiente forma:

	2023	2024	2025	2026	2027	Importe previsto 2024-2027	2028	2029	2030	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2023-2030
<b>AUTOFINANCIADA (incluido CTMCG)</b>	<b>130.262,84</b>	<b>461.305,09</b>	<b>209.294,90</b>	<b>71.936,94</b>	<b>41.087,42</b>	<b>783.624,35</b>	36.639,85	32.059,41	27.341,13	<b>96.040,39</b>	<b>1.009.927,58</b>
<b>Next Generation</b>	<b>498.019,08</b>	<b>1.890.377,62</b>	<b>901.332,85</b>	<b>202.018,07</b>		<b>2.993.728,54</b>				<b>0,00</b>	<b>3.491.747,62</b>
<b>Financiación Europea (FEDER 2021-2027)</b>	<b>45.000,00</b>	<b>406.500,00</b>	<b>1.476.500,00</b>	<b>5.064.000,00</b>	<b>5.098.000,00</b>	<b>12.045.000,00</b>	25.000,00	25.000,00	50.000,00	<b>100.000,00</b>	<b>12.190.000,00</b>
<b>Colaboración Público-Privada Entidades Locales Ministerio (servicio 18)</b>											
<b>Total</b>	<b>673.281,92</b>	<b>2.758.182,71</b>	<b>2.587.127,75</b>	<b>5.337.955,01</b>	<b>5.139.087,42</b>	<b>15.822.352,89</b>	<b>61.639,85</b>	<b>57.059,41</b>	<b>77.341,13</b>	<b>196.040,39</b>	<b>16.691.675,20</b>





**- Financiación autónoma.**

El porcentaje de autofinanciada previsto es el más reducido de la Fase Financiera 1 del Plan, alcanzando 1.009.927,57 euros. Se financian con esta fuente financiera principalmente: la actuación de “Diseño de un nuevo mapa de líneas interurbanas” ( 80.000 euros ) entre 2023 y 2026; el IVA de las actuaciones cofinanciadas por el MRR ( 632.066,62 euros ) entre 2023 y 2026; la actuación denominada “ Ampliación del ámbito de aplicación del sistema tarifario metropolitano ( 287.762 euros ) entre 2023 y 2030 y la actuación denominada “ Organización: campaña de información y concienciación hacia una movilidad sostenible. Dirigida a instituciones y entidades ( 10.098,95 euros), entre 2024 y 2030.

En cuanto a la financiación autónoma por el CTMCG no se incluiría ninguna actuación financiable dentro de la Fase 1.

Por lo tanto, el 63% aprox. de la financiación autónoma se destina a cofinanciar el IVA de los MR y NG y el resto para actuaciones menores de organización o diseño o ampliación del ámbito del sistema tarifario que no afecta a nuevas inversiones, estando todas las actuaciones previstas en el PITMA 2021-2030.

Analizada la evolución que se produce en la financiación autónoma a lo largo del periodo de aplicación del Plan, las variaciones interanuales que se producen en los importes globales son las que se reflejan a continuación:

ACTUACIÓN	2023	2024	Variación % 2023/2024	2025	Variación % 2024/2025	2026	Variación % 2025/2026	2027	Variación % 2026/2027	2028	Variación % 2027/2028	2029	Variación % 2028/2029	2030	Variación % 2029/2030
Diseño nuevo Mapa líneas Interurbanas	21.538,46	38.461,54	78,57 %	7.500,00	-80,50 %	12.500,00	66,67 %								
IVA cofinanciación	25.970,38	374.392,55	1341,61 %	189.279,90	-49,44 %	42.423,80	-77,59 %								
Ampliación ámbito aplicación sist. tarifario metropolitano	82.754,00	47.051,00	-43,14 %	11.101,00	-76,41 %	15.585,00	40,39 %	39.645,00	154,38 %	35.183,00	-11,25 %	30.588,00	-13,06 %	25.855,00	-15,47 %
Organización: Campaña informac.y concienc.hacia mov.sostenible		1.400,00		1.414,00	1,00 %	1.428,14	1,00 %	1.442,42	1,00 %	1.456,85	1,00 %	1.471,41	1,00 %	1.486,13	1,00 %
	130.262,84	461.305,09	254,13 %	209.294,90	-54,63 %	71.936,94	-65,63 %	41.087,42	-42,88 %	36.639,85	-10,82 %	32.059,41	-12,50 %	27.341,13	-14,72 %

Como se puede observar del análisis del cuadro anterior la variación interanual hasta 2030 es negativa excepto en las anualidades 2023/2024 en que el importante incremento viene explicado por el aumento de la cofinanciación del IVA MRR y que tiene cobertura financiera en el PITMA 2021-2030.

Para la anualidad 2023 el Plan contaría con crédito disponible suficiente para su financiación de conformidad con el siguiente cuadro, como se ha contrastado en el sistema GIRO:



FUENTE FINANCIACIÓN	ACTUACIÓN	VINCULANTE JURIDICO	IMPORTE 2023	CRÉDITO DEFINITIVO 2023
Autofinanciada	Organización: Campaña informac.y concienc.hacia mov.sostenible	170003/51B/22	0,00	
	Diseño nuevo Mapa líneas Interurbanas, Ampliación ámbito aplicación sist.tarifario metropolitano	170003/51B/61	104.292,46	25.160.572,00
	IVA cofinanciación	170003/51B/60	25.970,38	1.356.331,00
<b>TOTAL AUTÓNOMA</b>			<b>130.262,84</b>	<b>26.516.903,00</b>

Se constata que las estimaciones de financiación por anualidad en autónoma se efectúan con base en el crédito definitivo 2023.

Para la anualidad 2024 el Anteproyecto de Presupuesto 2024 contaría con una propuesta de crédito suficiente de conformidad con el siguiente cuadro, y siempre de conformidad con los créditos que definitivamente sean aprobados para la Sección 1700 por la Ley del Presupuesto 2024.

FUENTE FINANCIACIÓN	ACTUACIÓN	VINCULANTE JURIDICO	IMPORTE 2024	ANTEPROYECTO 2024
Autofinanciada	Organización: Campaña informac.y concienc.hacia mov.sostenible	170003/51B/22	1.400,00	<b>2.468.714,00</b>
	Diseño nuevo Mapa líneas Interurbanas, Ampliación ámbito aplicación sist.tarifario metropolitano	170003/51B/61	85.512,54	<b>12.138.521,00</b>
	IVA cofinanciación	170003/51B/60	374.392,55	<b>5.603.571,00</b>
<b>TOTAL AUTÓNOMA</b>			<b>459.905,09</b>	<b>17.742.092,00</b>

Con respecto a la financiación del Plan en anualidades futuras 2025 a 2030 deberá presupuestarse de conformidad con la envolvente que sea asignada de forma definitiva a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda y al CMTCG, de conformidad con la Ley del Presupuesto de la C.A. de Andalucía que se apruebe en anualidades futuras.

#### **- Actuaciones financiadas con Fondos Europeos del nuevo Programa Operativo FEDER 2021-2027**

De conformidad con la memoria económica aportada el presupuesto derivado de esta fuente financiera incluido en el Plan se eleva a 380,1M (88,14% de la financiación total).No obstante, de este importe, sólo cuenta con respaldo financiero en el PITMA 2021-2030 un importe de **12.190.000 euros**, que se incluirían por tanto en **FASE 1**. La memoria económica concreta aún más la periodificación de esta cuantía, indicando que “para la anualidad 2023, se presupuestan 45.000€, quedando el grueso del presupuesto, 12.045.000 euros para el periodo 2024-2027 y 100.000€ para el periodo 2028-2030.







Por otra parte, en la citada memoria se señala que aunque las medidas no se encuentran dadas de alta, se han enmarcado en la Financiación FEDER 2021-2027 de las Líneas Estratégicas del PITMA 2021-2030 2, 4, 5 y 6. El PITMA 2021-2030 cuenta con informe emitido por la Dirección General de Fondos Europeos, de fecha 29 de junio de 2022 (INFORME SOBRE LA VIABILIDAD DE LA FINANCIACIÓN CON CARGO A LOS FONDOS REACT-EU Y EN EL NUEVO MARCO FINANCIERO PLURIANUAL 2021-2027 DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD DE ANDALUCÍA 2021-2030) en el que se indica que las propuestas de información cualitativa y cuantitativa aportadas por los diferentes órganos gestores de la Junta de Andalucía para la elaboración de los programas del nuevo periodo de programación, han sido incorporadas en los borradores de los programas que están siendo objeto de observaciones y negociación con la Comisión Europea.

De entre todas las actuaciones financiadas con cargo al programa operativo FEDER 2021-2027, destaca por su cuantía la LE4-01: Estación de Autobuses por un importe de 9,4M de euros.

La financiación de estas actuaciones quedará igualmente condicionada a su inclusión en la envolvente o programación que establezca para cada anualidad la Dirección General de Fondos Europeos, al alta de las medidas adecuadas, y en el caso de encontrarse incluidas deberán ser objeto de dotación presupuestaria a través de las oportunas modificaciones presupuestarias establecidas al efecto.

#### **- Instrumento de recuperación Next Generation EU**

Los importes de este fondo que financian el Plan se engloban dentro de los Componentes 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” y 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada” del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

- Un primer grupo de actuaciones están orientadas al Mobility as a Services o MaaS ( sistema integrado de gestión de concesiones y autorizaciones de transporte regular de viajeros, implantación de tarjeta de transporte, digitalización del sistema de transporte público e implantación de pago mediante tarjeta bancaria del billete sencilla-EMV, y sistema de pago por identificación mediante móvil). El importe total que corresponde al Plan es de 355.624,18 euros. El IVA de dicha actuación, por importe de 74.681,08 euros, se cofinanciará con autónoma.
- Creación e implantación de un Centro de Control de todos los modos. Se financian 228.793,96 euros con MRR, correspondiendo cofinanciar con autónoma el IVA por importe de 48.046,73 euros.
- Mejorar el rendimiento y la sostenibilidad de los desplazamientos mediante la mejora de la información al ciudadano de los modos de transporte sostenible en los principales municipios con equipamientos de carácter metropolitano ( actuaciones en paradas y marquesinas, estaciones de autobuses de competencia autonómica e intercambiadores ) por importe de 240.023,62 euros ,correspondiendo cofinanciar con autónoma el IVA por importe de 50.404,96 euros.



EDUARDO LEON LAZARO		05/09/2023 19:56	PÁGINA 9/13
VERIFICACIÓN	WHDXABSKA8D9V7PPCCRM9TWN4QNPJ	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	



- Infraestructura y flota: ampliación del número de estacionamientos de bicicletas seguros hasta alcanzar la dotación necesaria por importe de 165.289,26 euros, correspondiendo cofinanciar con autónoma el IVA por importe de 34.710,74 euros.
- Fomento de la red de itinerarios ciclistas de carácter estructurante de carácter interurbano, incluyendo desarrollo de vías ciclistas y señalizaciones en Huelva por importe de 1.726.121,04 euros, correspondiendo cofinanciar con autónoma el IVA por importe de 370.045,42 euros.
- Cambiar el reparto modal mediante la implantación de aparcamientos para bicicletas ( ámbito metropolitano ) por importe de 257.989 euros, correspondiendo cofinanciar con autónoma el IVA por importe de 54.177,09 euros.
- Actuaciones para el fomento de la movilidad sostenible, referidas a las dos siguientes: incremento flota autobuses eléctricos y promoción vehículos movidos por energías alternativas, por importe de 309.797,08 euros; y aumento de puntos de recarga accesibles, por importe de 172.109,49 euros, ambas totalmente financiadas por el Mecanismo.

Los importes incluidos en este Plan que se financian con cargo a este instrumento, cuentan con la siguiente presupuestación en el vinculante jurídico de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en los capítulos 6 (MR02060401 y MR01010101) y 7 (MR01010102) de las medidas indicadas, según datos actuales extraídos del sistema GIRO:

FONDO	EJERCICIO	CRÉDITO DEFINITIVO	PROPUESTA CTM.ÁREA HUELVA	DIFERENCIA
MR02060401	2023	4.494.750,00	35.562,41	4.459.187,59
	2024	7.661.335,31	164.485,74	7.496.849,57
	2025	6.383.731,20	200.051,90	6.183.679,30
	2026	2.121.692,23	202.018,07	1.919.674,16
<b>TOTAL MR02060401</b>		<b>20.661.508,74</b>	<b>602.118,12</b>	<b>20.059.390,62</b>
MR01010101	2023	29.729.477,71	88.106,05	29.641.371,66
	2024	56.609.122,26	1.618.935,93	54.990.186,33
	2025	9.710.471,94	701.280,94	9.009.191,00
	2026			0,00
<b>TOTAL MR01010101</b>		<b>96.049.071,91</b>	<b>2.408.322,92</b>	<b>93.640.748,99</b>
MR01010102	2023	55.308.602,88	374.350,61	54.934.252,27
	2024	9.649.669,21	107.555,96	9.542.113,25
	2025			
	2026			
<b>TOTAL MR01010102</b>		<b>64.958.272,09</b>	<b>481.906,57</b>	<b>64.476.365,52</b>
<b>TOTAL</b>		<b>181.668.852,74</b>	<b>3.492.347,61</b>	<b>178.176.505,13</b>

De la información que consta en el Sistema GIRO a fecha actual y para la anualidad 2023 y anualidades futuras 2024 a 2026 las actuaciones financiadas con cargo a este mecanismo financiero en las Componentes 1 y 6 contarían con crédito disponible suficiente.

Respecto a los plazos para la ejecución de las actuaciones indicadas cuyo código de fondo de financiación sea MR02060401 o MR01010101, hay que tener en cuenta el cumplimiento expreso de lo dispuesto en la





Resolución de 02 de noviembre de 2022, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se publica el Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes de 5 de noviembre de 2021, por el que se fijan los criterios de distribución territorial de los créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 202. Así, para la financiación de las actuaciones de inversión en el marco del Componente 1 “Plan de Choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” se establece como fecha límite de ejecución el 31 de diciembre de 2025 y para el Componente 6 “ Movilidad Sostenible, segura y conectada” el plazo máximo de 30 de junio de 2026 para ejecutar. No obstante, en la citada Resolución también se incluye, para cada una de las actuaciones, la fecha prevista de entrada en servicio, que en todo caso se ha de tratar de respetar.

Por su parte, y respecto de las actuaciones con código de fondo de financiación MR01010102, el Real Decreto 983/2021, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la concesión directa a las comunidades autónomas y a las ciudades de Ceuta y Melilla de ayudas para la transformación de flotas de transporte de viajeros y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (Andalucía aprobó la convocatoria de subvenciones mediante Orden de 10 de mayo de 2022), incluye un anexo IV de “Hitos y objetivos de aplicación a las comunidades autónomas y ciudades de Ceuta y Melilla”, que han de cumplirse.

La actuación del Componente 1 en la medida MR01010101, “Sistemas de información al usuario en marquesinas y paradas de autobús metropolitano” así como las cinco actuaciones del Componente 6 en la medida MR02060401 (“creación e implantación de un Centro de Control de todos los modos”; “sistema integrado de gestión de las concesiones y autorizaciones de transporte regular de viajeros”; “implantación tarjeta de transporte en Andalucía”; “digitalización sistema de transporte público. Implantación de pago mediante tarjeta bancaria del billete sencilla-EMV”; “sistema de pago del transporte público por identificación mediante el teléfono móvil en Andalucía”) cuentan con financiación adecuada, aunque en la Resolución de 2 de noviembre de 2022 no se han territorializado por provincias, por lo que habrá que tener en cuenta que el resto de planes de las demás provincias no rebasen el importe asignado por el Estado.

Finalmente, las actuaciones asociadas al Componente 1 en la medida MR01010102 (Fomento de la Movilidad Sostenible) cuenta con financiación adecuada, aunque en el Real Decreto 983/2021 no se han territorializado por provincias, ni siquiera en la convocatoria de subvenciones efectuada por Orden de 10 de mayo de 2022, por lo que habrá que tener en cuenta que el resto de planes de las demás provincias no rebasen el importe asignado por el Estado.

### **Conclusiones Finales:**

El escenario financiero que se informa solo está referido a aquellas actuaciones financiadas con el Presupuesto de la Junta de Andalucía, no incluyéndose en el mismo la financiación estatal, la procedente de las entidades locales, la proveniente de la colaboración público-privada, ni cualquier otra prevista en este plan que no provenga del Presupuesto de la Junta de Andalucía.

Dicho esto, conviene precisar que las dos fases de ejecución de que se compone el plan se caracterizan por lo siguiente:



EDUARDO LEON LAZARO		05/09/2023 19:56	PÁGINA 11/13
VERIFICACIÓN	WHDXABSKA8D9V7PPCCRM9TWN4QNPJ	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	

- FASE 1. Las actuaciones contempladas en esta fase se han proyectado teniendo en cuenta un escenario presupuestario en el que la financiación autónoma no presenta crecimiento interanual (salvo ciertas excepciones), en el que la financiación proveniente de fondos europeos se encuadra dentro de la programación estimada del fondo FEDER, y en el que la financiación procedente del Marco de Recuperación y Resiliencia se adapta a lo acordado en la actualidad en las conferencias sectoriales y a la envolvente de cada ejercicio.
- FASE 2. Incluye una serie de actuaciones que no disponen de respaldo presupuestario en lo referente a la parte financiada exclusivamente por el Presupuesto de la Junta de Andalucía, por lo que su ejecución ha de quedar supeditada a que exista disponibilidad presupuestaria a medio o largo plazo, tanto en la Junta de Andalucía como en otras Administraciones Públicas.

En este sentido, del análisis de las diferentes fuentes financieras que financian sus programas, siempre dentro de la FASE 1, se destaca que la fuente más importante del mismo es la proveniente del programa operativo FEDER 2021-2027, que se ha enmarcado en las líneas estratégicas del PITMA 2021-2030 2, 4, 5 y 6. No obstante, dependerá de la programación finalmente aprobada respecto del nuevo marco 2021-2027, sujeto al alta de medidas y a las modificaciones presupuestarias de reprogramación o redistribución entre medidas en su caso para la dotación presupuestaria de las actuaciones. Por otra parte, la financiación con cargo a FF.EE. prevista en las anualidades 2028 a 2030 constituyen una mera estimación aunque está prevista en el PITMA 2021-2030 informado favorablemente por la Dirección General de Fondos Europeos.

En cuanto al mecanismo de financiación NG su financiación se encuentra prevista dentro de los Componentes 1 y 6 del mecanismo, aunque se deberá respetar los límites temporales de ejecución previstos, así como se deberá tener en cuenta que la distribución de las cuantías no provincializadas no rebase el total de lo asignado por el Estado para la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Respecto de la financiación autónoma, solo se incrementa entre 2023 y 2024, por el aumento de la cofinanciación del IVA MRR, por lo que el escenario se considera adecuado dependiendo siempre de las envolventes que se asignen a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en las Leyes del Presupuesto de la Junta de Andalucía en el período de ejecución del Plan.

Asimismo, es necesario subrayar que el contenido de carácter económico-financiero de este plan dado su carácter eminentemente estratégico es una mera previsión, tanto para su FASE 1 como para su FASE 2. Máxime en un momento como el actual, en el que encontramos un escenario fiscal y económico que presenta un alto grado de incertidumbre que no permite determinar, con un grado de verosimilitud razonable, los recursos presupuestarios disponibles a medio y largo plazo.

Esto es así por una serie de razones, entre las cuales destacan las siguientes: la tendencia inflacionaria, que sigue su curso y que ha provocado que se observen datos de inflación excepcionalmente elevados si se comparan con los de las últimas décadas, con una consecuente subida de tipos por parte del Banco Central Europeo, cuyas implicaciones reales son difíciles de predecir y cuantificar; la situación geopolítica europea, con el conflicto bélico en Ucrania como su máximo exponente; los retazos de la crisis provocada por el Covid-19; la complejidad de la gestión de los fondos Next Generation; la falta de información sobre los objetivos



EDUARDO LEON LAZARO		05/09/2023 19:56	PÁGINA 12/13
VERIFICACIÓN	WHDXABSKA8D9V7PPCCRM9TWN4QNPJ	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	





**Junta de Andalucía**

**Consejería de Hacienda y Financiación Europea**

Dirección General de Presupuestos

relativos a las reglas fiscales, suspendidas para el ejercicio 2023, pero que serán probablemente repuestas a partir del 2024, sin haberse aún concretado si el sistema será el mismo al vigente hasta su suspensión en 2020 por la pandemia del coronavirus o si por el contrario será distinto, como es probable que ocurra en virtud de la reciente propuesta de la Comisión Europea en ese sentido; y por último, la falta de determinación del impacto de otras magnitudes fiscales vinculadas al funcionamiento mismo del Sistema de Financiación de las Comunidades Autónomas.

En cualquier caso, serán las sucesivas leyes del presupuesto las que establezcan los recursos efectivamente disponibles en cada momento durante el periodo de vigencia del plan.


Finalmente, señalar que cualquier modificación que pudiera afectar a su contenido económico financiero, deberá ser sometida al informe de este Centro Directivo en los términos del Decreto 162/2006, del 12 de septiembre, a efectos de valoración de su incidencia económica-presupuestaria y de la viabilidad financiera del gasto.

Lo que se informa a los efectos oportunos.

EL DIRECTOR GENERAL DE PRESUPUESTOS

13 / 13



EDUARDO LEON LAZARO		05/09/2023 19:56	PÁGINA 13/13
VERIFICACIÓN	WHDXABSKA8D9V7PPCCRM9TWN4QNPJ	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	
			

**CERTIFICADO DEL ACUERDO AL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

D<sup>a</sup>. Ana M<sup>a</sup> Vázquez Gómez, Jefa del Servicio de Legislación de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía, como Secretaria de la Comisión Permanente del Consejo de Transportes de Andalucía, **CERTIFICA:**

Que en sesión celebrada el día 9 de noviembre de 2023, el Consejo de Transportes de Andalucía, reunido en Comisión Permanente, adoptó en relación con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible, y en virtud del artículo 11.a) del Decreto 156/1982, de 15 de noviembre, sobre el Consejo de Transportes de Andalucía, el siguiente Acuerdo:

“INFORMAR FAVORABLEMENTE la Propuesta del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible”.

Y para que conste y surta sus efectos se expide el presente certificado, que se emite previamente a la aprobación del Acta de la referida sesión, con el visto bueno del Director General de Movilidad y Transportes, que preside esta sesión del Consejo de Transportes de Andalucía.

Sevilla, a la fecha de la firma electrónica

LA SECRETARIA  
(POR DELEGACIÓN)

Fdo.: Ana M<sup>a</sup> Vázquez Gómez

V<sup>o</sup>B<sup>o</sup>. EL PRESIDENTE

Fdo.: José Miguel Casasola Boyero  
Director General de Movilidad y Transportes



FIRMADO POR	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ	30/11/2023	PÁGINA 1/1
	JOSE MIGUEL CASASOLA BOYERO		
VERIFICACIÓN	PK2jm5LHBWS7Y48MQ255U6NP47QEH6	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

**CONSEJO ANDALUZ DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO**

**CERTIFICADO DE ACUERDO  
Sesión 21 de noviembre de 2023**

MANUEL PALMA PRISCO, Secretario del Consejo Andaluz de Ordenación del Territorio y Urbanismo

**CERTIFICA**

Que en la sesión celebrada el día 21 de noviembre de 2023, el Consejo Andaluz de Ordenación del Territorio y Urbanismo, adoptó en relación con el punto 1 del orden del día, “**Informe del CAOTU al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible (PTMHU)**”, conforme a lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, el siguiente acuerdo:

“**Conocida la documentación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible y la tramitación habida hasta la fecha, y de conformidad con lo establecido en el artículo 18.2.h) 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 21 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, se informa favorablemente el mencionado Plan**”.

Vº Bº EL PRESIDENTE  
(Vicepresidente)

EL SECRETARIO

Fdo.: D. José Andrés Moreno Gaviño

Fdo.: Manuel Palma Prisco



FIRMADO POR	JOSE ANDRES MORENO GAVIÑO MANUEL PALMA PRISCO	18/12/2023	PÁGINA 1/1
VERIFICACIÓN	PK2jmUJJRRWBPC2524V6MAVT2YF5TU	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

**DÑA. MARÍA DEL ROSARIO CALERO DELGADO, SECRETARIA DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DEL CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE LA COSTA DE HUELVA.**

**CERTIFICO:**

Que en sesión extraordinaria celebrada el día 31 de enero de 2024, el Consejo de Administración del Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva, por unanimidad de los presentes, los siguientes Acuerdos:

“**Primero.**- Tomar razón y conocimiento de la versión final del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible.

**Segundo.**- Informar favorablemente la propuesta del citado Plan, para su aprobación definitiva por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.”

Y a los efectos que procedan en Derecho y unir al expediente de su razón, expido la presente, firmo el presente en Huelva, a la fecha indicada en la firma electrónica.

LA SECRETARIA DEL CTHU

Fdo. M<sup>a</sup> del Rosario Calero Delgado

FIRMADO POR	MARIA DEL ROSARIO CALERO DELGADO	01/02/2024	PÁGINA 1/1
VERIFICACIÓN	Pk2jm8CSGJPW7WTMBQ6665B7VQRVSL	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



## MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

El artículo 19 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía define el Plan de Transporte Metropolitano como el documento a través del cual se define el sistema de transporte en cada uno de los ámbitos metropolitanos y se realizan las previsiones necesarias para su gestión y financiación.

El Acuerdo de 1 de julio de 2014, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible (en adelante PTMHU), fijó los objetivos, contenidos y proceso de tramitación que deben seguirse para su aprobación por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

El apartado primero del Acuerdo de Formulación dispone que el Plan tiene la consideración de Plan con Incidencia en la Ordenación del Territorio a los efectos previstos en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA), derogada por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA) que unifica la legislación en materia de ordenación del territorio y urbanismo. En consecuencia, el marco legal para la redacción y tramitación de este plan con incidencia en el territorio se establece en el Capítulo III del Título III de la referida Ley 7/2021, que mantiene sustancialmente la regulación de los planes y actuaciones con incidencia en la ordenación del territorio, debiendo ser aprobado por Decreto del Consejo de Gobierno.

El Plan se tramita desde el punto de vista medioambiental siguiendo el procedimiento de elaboración establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificada por el Decreto Ley 3/2015, de 3 de marzo. En la mencionada normativa se desarrolla el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica como el procedimiento administrativo instrumental para la evaluación ambiental de planes y programas.

El Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de junio de 2021(RDC) por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al fondo europeo de desarrollo regional, al fondo social europeo plus, al fondo de cohesión, al fondo de transición justa y al fondo europeo marítimo, de pesca y de acuicultura, así como las normas financieras para dichos fondos y para el fondo de asilo, migración e integración, el fondo de seguridad interior y el instrumento de apoyo financiero a la gestión de fronteras y la política de visados, viene a consolidar la propuesta del reglamento de disposiciones comunes (RDC) de los fondos europeos para 2021-2027 en relación con la definición de las entonces llamadas condiciones habilitantes (CH) en el ámbito de los fondos europeos que se deben cumplir para recibir estos fondos, a las que el reglamento denomina “condiciones favorecedoras” (CCFF). Entre los fondos para los que se establecen CCFF exigibles a lo largo de todo el Periodo 2021-2027 se encuentra el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). Cada CCFF se considerará cumplida cuando se cumplan todos sus criterios, siendo necesario que este cumplimiento se mantenga a lo largo de todo el periodo de programación.

En el Programa Operativo FEDER será obligatorio el cumplimiento de la CCFF denominada “Planificación exhaustiva del transporte al nivel apropiado”, referente al objetivo Específico 3.2 "Desarrollar una RTE-T



FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	02/02/2024	PÁGINA 1/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmYZKEV4CA4VTZE9LHRXB4U4SU8	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



(Red transeuropea de transporte) sostenible, resiliente al cambio climático, inteligente, segura e intermodal", en donde se establece que aquellas regiones que vayan a programar actuaciones en materia de infraestructuras de transportes deberán tener una planificación regional multimodal de infraestructuras hasta 2030. Por ello, en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible se establece un periodo de aplicación determinado 2023-2030.

Según Informe de la Dirección General de Presupuestos, respecto a los Fondos Europeos (en adelante FFEE) la financiación se ha enmarcado en la Financiación FEDER 2021-2027 de las Líneas Estratégicas 2, 4, 5 y 6 del Decreto 540/2022, de 2 de noviembre por el que se aprueba el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030), no obstante, dependerá de la programación que finalmente se apruebe especialmente en el supuesto del nuevo Marco 2021-2027, sujeto al alta de medidas y a las modificaciones presupuestarias de reprogramación o redistribución entre medidas, en su caso, para la dotación presupuestaria de las actuaciones. Por otra parte, la financiación con cargo a FFEE prevista en las anualidades 2028 a 2030 constituyen una mera estimación aunque está prevista en el PITMA 2030, informado favorablemente por la Dirección General de Fondos Europeos. En cuanto al mecanismo de financiación Next Generation, su financiación se encuentra prevista dentro de los Componentes 1 "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos" y 6 "Movilidad sostenible, segura y conectada" del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, aunque se deberá respetar los límites temporales de ejecución previstos, y se deberá tener en cuenta que la distribución de las cuantías no provincializadas no rebase el total de lo asignado por el Estado para la Comunidad Autónoma de Andalucía.

En cuanto al objetivo del PTMHU, es definir, diseñar y planificar un modelo de movilidad sostenible en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Huelva, 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 y en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

Se pretende alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Huelva, tanto internas como externas al ámbito, en el que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial. Se trata de un área muy diseminada con un alto número de municipios de carácter rural, con una fachada litoral de 122km, frontera con Portugal y con vía principal de comunicación con el resto de provincias de Andalucía (A-49). Estas características han determinado la importancia del transporte público por carretera como medio principal de desplazamiento.

El proyecto de Decreto de aprobación del Plan habrá de redactarse de conformidad con las normas que habilitan dicha competencia, contenidas en los siguientes cuerpos legales :

- Estatuto de Autonomía para Andalucía, que establece las competencias exclusivas de nuestra Comunidad Autónoma en las siguientes materias: ordenación del territorio (artículo 56.5), planificación, construcción y financiación de las obras públicas (artículo 56.7) e infraestructuras de transportes y comunicaciones que se desarrollen en el ámbito de la Comunidad (artículo 64).

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	02/02/2024	PÁGINA 2/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmYZKEV4CA4VTZE9LHRXB4U4SU8	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



- Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía.
- Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía.
- Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía (LOTA), Capítulo III, Título I, Planes con incidencia en la ordenación del territorio, vigente al momento de inicio del procedimiento, sin perjuicio de lo expuesto, la regulación de la los planes con incidencia del territorio y su procedimiento será la establecida por la Ley de 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), actualmente vigente que no modifica la regulación sustantiva y procedimiento previstos en la citada ley 1/1994.
- Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, y su modificación en el Decreto-Ley 3/2015.
- Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía.
- Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.
- Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías.
- 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.
- Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género.
- Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económica-financiera.

En todo el proceso de elaboración y tramitación del Plan se ha contado con la participación y concertación de los principales agentes sociales y económicos con intereses en el ámbito (sindicatos, colegios profesionales, operadores de transportes, asociaciones empresariales, ecologistas, etc.) a través de distintos foros entre los que destacan:

- Jornada Participativa celebrada el 4 de julio de 2019, con representación de los ayuntamientos del área, administraciones de la Junta de Andalucía y del Estado, universidades, sindicatos, asociaciones, operadores de transporte y colegios profesionales entre otros.
- Consejo Andaluz de Transporte, celebrado el 9 de noviembre de 2023, en el que se encuentran representantes, entre otros, de: distintas consejerías de la Junta de Andalucía, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de aquellos ayuntamientos de más de 100.000 habitantes y en todo caso el ayuntamiento de la capital, asociaciones profesionales de servicios regulares de viajeros, de servicios regulares de mercancía o de carga fraccionada, de servicios discrecionales de

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	02/02/2024	PÁGINA 3/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmYZKEV4CA4VTZE9LHRXB4U4SU8	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



viajeros, de servicios discrecionales de mercancías, de profesionales de auto-taxis, de agencias de transportes, de Renfe, de puertos andaluces, de los aeropuertos andaluces, de las asociaciones de las agencias de viajes, de la central sindical de mayor representatividad en el sector y en el ámbito de Andalucía.

- Consejo Andaluz de Ordenación del Territorio y Urbanismo, celebrado el 21 de noviembre de 2023, con representación entre otros de: distintas consejerías de la Junta de Andalucía, de la Administración General del Estado, de distintas entidades locales, de universidades, los principales colegios profesionales con competencia en la materia, organizaciones empresariales, sindicales, confederaciones y federaciones de asociaciones ecologistas de defensa de la naturaleza y el medio ambiente, organizaciones de personas consumidoras y usuarias o la Confederación de Asociaciones de Vecinos y Vecinas de Andalucía.

En el proceso de elaboración del Plan se ha contado con el asesoramiento en materia de Planificación Estratégica del Departamento de Evaluación de Políticas Públicas del Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) y del equipo de Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in European Regions), perteneciente al Banco Europeo de Inversiones y que asesora a la Comisión Europea en materia de planificación de infraestructuras y servicios relacionados con la movilidad y el transporte entre otros. Asimismo, se han mantenido reuniones de trabajo con distintos organismos en las tres escalas (estatal, autonómico y local) destacando aquellas con el objetivo de consensuar los procedimientos de mitigación y adaptación al Cambio Climático, la Evaluación Ambiental Estratégica, de Impacto en la Salud y Calidad del Aire con la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul y la Consejería de Salud y Consumo.

Como parte de esta Evaluación de Políticas Públicas se organizó una Jornada de Participación a la que se invitó a los principales agentes implicados en la movilidad en el área de Huelva: ayuntamientos, administraciones autonómica y estatal, ciudadanía, colegios profesionales, asociaciones, operadores, centros atractores, sindicatos, etc., que se celebró en Huelva el día 4 de julio de 2019, bajo la coordinación de la Dirección General de Movilidad y Transportes, la Delegación Territorial de Huelva de la extinta Consejería de Fomento, Infraestructura y Ordenación del Territorio junto con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de la Costa de Huelva, siguiendo la metodología propuesta por el IAAP y en la que además de dar a conocer el Documento de Diagnóstico con los principales Problemas, Necesidades y Retos, se celebraron distintas mesas de trabajo con el propósito de implicar de forma activa a los agentes y colectivos interesados y con el objetivo de completar el diagnóstico propuesto.

Las conclusiones del evento participativo se incorporaron posteriormente al Borrador del Plan que junto con el Documento Inicial Estratégico inició su tramitación ambiental el 3 de marzo de 2020. Tras las Consultas Iniciales dentro del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica se recibió el Documento de Alcance en noviembre de 2020 por parte del Órgano Ambiental atendiendo a lo contemplado en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, en base al cual se elaboró el Estudio Ambiental Estratégico, la Valoración de Impacto en la Salud y la Versión Preliminar del PTMHU.

Una vez aprobada la propuesta inicial del Plan (Versión Preliminar) en la Comisión de Redacción del PTMHU, integrada por representantes de todas las consejerías de la Junta de Andalucía y de un representante de la Administración General del Estado, celebrada el 20 de julio de 2021, se procedió a dar cumplimiento a los preceptivos trámites de información pública y de audiencia, mediante Resolución de 11 de febrero de 2022, de la extinta Dirección General de Movilidad (BOJA nº35, de 21 de febrero de 2022).

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	02/02/2024	PÁGINA 4/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmYZKEV4CA4VTZE9LHRXB4U4SU8	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



Dentro de la metodología de evaluación ex-ante propuesta por el IAAP para la elaboración de Planes Estratégicos de Políticas Públicas, con fecha 29 de septiembre de 2022 se celebró el Comité de Expertos, en el que un grupo de personas expertas de reconocido prestigio de distintos sectores relacionados con la movilidad y el transporte (de ámbito de la planificación, cambio climático, medio ambiente, análisis coste beneficio y multicriterio, financiación de infraestructuras y servicios, modelización, etc) evaluaron el Plan a través de un cuestionario. Posteriormente se celebró una jornada de puesta en común con todos ellos bajo la tutela del IAAP. Como conclusión de todo el proceso, se elaboró un Documento de Síntesis y sus aportaciones fueron tenidas en cuenta, en su caso, en la Versión Final del Plan.

Con posterioridad se realizó por técnicos del IAAP un Análisis de Evaluabilidad del Plan en el que se revisó el cumplimiento de los principales criterios en materia de planificación estratégica. El Documento Técnico de Evaluabilidad fue emitido el 14 de febrero de 2023 y sus recomendaciones fueron trasladadas a la Versión Final del Plan.

Concluida la redacción del Plan y elaborada la Versión Final del mismo, una vez incorporadas todas las aportaciones realizadas hasta el momento, se solicitaron los informes preceptivos, previamente a su aprobación definitiva por Consejo de Gobierno. En este sentido se obtuvieron los siguientes informes preceptivos:

- La Declaración Ambiental Estratégica, de fecha 03 de julio de 2023 por parte de la Secretaria General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático (Resolución publicada en el BOJA 130 de 10 de julio de 2023). El Plan ha sido sometido al procedimiento de evaluación ambiental establecido por la legislación medioambiental (inició su tramitación ambiental el 3 de marzo de 2020, recibiendo el Documento de Alcance en noviembre de 2020).
- Informe de Incidencia Territorial, de fecha 27 de marzo de 2023 por parte de la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana, según lo previsto en la artículo 18.3 de la LOTA, derogado y sustituido por el artículo 49.4 de la LISTA.
- Informe de Evaluación de Impacto en la Salud, de fecha 11 de mayo de 2023 por parte de la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Consejería de Salud y Consumo, regulado en la Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía.
- Informe favorable de la Delegación Territorial de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte en Huelva, de fecha 5 de abril de 2023, según artículo 29 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.
- Informe de Evaluación del Impacto de Género, de fecha 15 de febrero de 2023, elaborado de acuerdo al artículo 6 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía y conforme a lo establecido en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero. Las observaciones y valoración del contenido del Informe por parte de la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda fueron recibidas con fecha 20 de febrero de 2023, siendo remitida toda la documentación al Instituto Andaluz de la Mujer, quedando certificada su recepción con fecha 3 de abril de 2023.
- Certificado del Consejo de Transportes de Andalucía, recibido con fecha 30 de noviembre de 2023, informando favorablemente el PTMHU, tras la sesión celebrada el día 9 de noviembre de 2023, en virtud del punto 6 del apartado séptimo del Acuerdo de Formulación de dicho Plan y el artículo 11.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	02/02/2024	PÁGINA 5/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmYZKEV4CA4VTZE9LHRXB4U4SU8	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



a) del Decreto 156/1982, de 15 de noviembre sobre el Consejo de Transportes de Andalucía así como del apartado 1 del artículo 21 de la LOTUMVA.

- Memoria Económica, Informe de la Dirección General de Presupuestos e Informe de Coherencia con la Planificación Económica General de la Junta de Andalucía de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2 del Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regula la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económico-financiera de la Administración de la Junta de Andalucía y de sus Organismos Autónomos.
- Informe Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, de fecha 21 de marzo de 2023, en base al artículo 57.2 de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía y del apartado 1 del artículo 21 de la LOTUMVA.
- Certificado del Consejo Andaluz de Ordenación del Territorio y Urbanismo, de fecha 18 de diciembre de 2023, informando favorablemente el PTMHU, tras la sesión celebrada el 21 de noviembre de 2023, en virtud del punto 6 del apartado séptimo del Acuerdo de Formulación de dicho Plan y conforme a lo dispuesto en el artículo 21 de la LOTUMVA.
- Certificado del Consejo de Administración del Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva, suscrito con fecha 1 de febrero de 2024, informando favorablemente el PTMHU, tras la sesión celebrada el 31 de enero de 2024, en virtud del apartado 1 del artículo 21 de la LOTUMVA.

Una vez recabados los informes preceptivos exigidos por normativa sectorial, se procederá a su elevación al Consejo de Gobierno para su aprobación mediante decreto.

La decisión de aprobación del Plan, pese a carecer de naturaleza reglamentaria deberá adoptar la forma jurídica de Decreto del Consejo de Gobierno de conformidad con lo establecido en el artículo 49.5 de la Ley de 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, en relación con lo dispuesto en el artículo de 46.2 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El fundamento jurídico que ampara la competencia para la aprobación por el Consejo de Gobierno mediante decreto del PTMHU es la atribución efectuada por el artículo 27.12 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la CAA, que establecía la competencia para *“Aprobar programas, planes y directrices vinculantes para todos o varios órganos de la Administración de la Junta de Andalucía y sus organismos autónomos”* resultando este fundamento excluyente del establecido en el apartado 8 del artículo 27, *“Aprobar los reglamentos para el desarrollo y ejecución de las leyes, así como las demás disposiciones reglamentarias que proceda”*.

Para la aprobación del Plan mediante decreto deberá remitirse a la Secretaría del Consejo de Gobierno el expediente completo.

Para establecer los documentos que conforman el PTMHU se han tenido en cuenta las Instrucciones de 22 de enero de 2015, de la Comisión General de Viceconsejeros y Viceconsejeras, de coordinación para asegurar la homogeneidad en el tratamiento de la información por las distintas consejerías, en cumplimiento de lo establecido en el acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se adoptan medidas para la transparencia del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	02/02/2024	PÁGINA 6/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmYZKEV4CA4VTZE9LHRXB4U4SU8	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	



Dichas instrucciones, que son dictadas en materia de transparencia, pretenden homogeneizar en la Junta de Andalucía (Instrucción Primera, punto 1.2), la documentación que los órganos competentes eleven al Consejo de Gobierno, sirviendo para fundamentar sus decisiones, **estando integrada por los informes y los documentos relativos al cumplimiento de los trámites preceptivos, de acuerdo con el procedimiento que corresponda en cada caso.**

Las Instrucciones incorporan como Anexo I una relación de los documentos que deberán formar parte de los expedientes que las Consejerías remitan al Secretariado del Consejo de Gobierno para la adopción de decisiones que se eleven al citado órgano. No obstante dicha relación de documentos está supeditada, tal como se refleja en el apartado 1.3, al procedimiento sustantivo correspondiente.

Así pues teniendo en cuenta que el PTMHU es un Plan con incidencia en el territorio pero carece de naturaleza reglamentaria, y de conformidad con el apartado 5.5 del mencionado Anexo I, su expediente incorpora los siguientes documentos que se adjuntan:

#### 5.5 DECRETOS DE APROBACIÓN DE PLANES CON INCIDENCIA EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

DOCUMENTOS	JUSTIFICACIÓN JURÍDICA	OBSERVACIONES
Certificado de 19 de noviembre de 2021 del Secretario de la Comisión de Redacción del PTMHU por el que se informa favorablemente la propuesta del Plan.	Acuerdo de 1 de julio de 2014, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del PTMHU	
Resolución de 11 de febrero de 2022, de la Dirección General de Movilidad, por la que se somete a los trámites de audiencia e información pública el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible.  Informe del proceso y contenidos de la información pública y trámite de audiencia	Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Art. 38	Actualizada por Decreto Ley 3/2015, de 3 de marzo, por el que se modifica, entre otras, la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía.



Tramitación específica determinada en el acuerdo de formulación	Trámites preceptivos: Según se establezca por la legislación específica y Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Art. 18	
Informe de Incidencia en el Territorio	Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.	Ley vigente en el Acuerdo de formulación del Plan, hoy derogada por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía.
Declaración Ambiental Estratégica	Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Art. 38	
Informe de Evaluación de Impacto en la Salud	Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía. Art. 56	
Informe de Evaluación de Impacto de Género, Observaciones de la UIG de la CFATV y confirmación de su recepción por parte del Instituto Andaluz de la Mujer	Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género. Art. 3.1	
Informe de Coherencia con la Planificación General de la Junta de Andalucía.	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, art.4.2	
Informes sectoriales preceptivos: Cultura	Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía. Art. 29	
Consejo Andaluz de Transportes	Tramitación específica determinada en el acuerdo de formulación, Decreto del citado Consejo y artículo 21 de la LOTUMVA.	
Consejo Andaluz de Ordenación del Territorio y Urbanismo	Tramitación específica determinada en el acuerdo de formulación y artículo 21 de la LOTUMVA.	





Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía, Art. 57 y artículo 21 de la LOTUMVA.	
Memoria Económica	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, art.2.2.d)	
Informe de la D.G. de Presupuestos	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	
Consejo de Administración del Consorcio de Transportes	Apartado 1 del artículo 21 de la LOTUVMA	
Memoria Justificativa		
Propuesta del Plan		
Borrador Decreto de aprobación		

En virtud de estos antecedentes, procede elevar el Plan al Consejo de Gobierno por parte de la Consejera de Fomento, Articulación del territorio y Vivienda para su aprobación mediante Decreto.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	02/02/2024	PÁGINA 9/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmYZKEV4CA4VTZE9LHRXB4U4SU8	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	

## MEMORIA COMPLEMENTARIA A LA MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

La presente Memoria complementa la MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE de fecha 2 de febrero de 2024, al objeto de relacionar las modificaciones realizadas en la documentación anexa al citado Plan de Transporte en su versión final conforme a lo siguiente:

- Se han actualizado los datos de demanda de transporte público por carretera de competencia autonómica, así como los urbanos de la ciudad de Huelva que muestran la recuperación tras la pandemia.
- Se ha completado y matizado dentro del Diagnóstico y entre las Actuaciones del Plan aquellas relacionadas con la carencia de servicios ferroviarios en el ámbito.
- En el caso de la plataforma en la carretera A-483 entre Almonte y Matalascañas, se ha subdividido en dos tramos debido a que los trabajos para el desarrollo e implementación del primer tramo, entre Almonte y el Rocío ya cuenta con Estudio de Viabilidad y Proyecto con informe favorable para la Autorización Ambiental Unificada (AAU). Por ello, se ha trasladado a la primera fase de financiación de la Junta de Andalucía, con disponibilidad económica de Fondos Europeos, con cargo a la partida presupuestaria 1700170268 G/51A/61700/00 A422HB81I2 2023001127, por un importe de 30 millones de euros, en sustitución de la plataforma reservada “PRI-1: Estación de autobuses y estación de ferrocarril”, que se contemplaba inicialmente por un importe de 9.400.000 €.

El segundo tramo de esta actuación, entre el Rocío y Matalascañas se sigue contemplando en la fase 2 y su desarrollo e implementación estará condicionado a la disponibilidad presupuestaria.

- El desarrollo e implementación de las plataformas reservadas de competencia autonómica de los Corredores Sureste (Huelva-Punta Umbría) y Este (Corrales-Bellavista-Aljaraque) se ha condicionado a la elaboración de sendos estudios que justifiquen, en función de la IMD y demanda de transporte público, su viabilidad.

Estas modificaciones no han afectado en ningún caso a las alternativas seleccionadas en el Plan de Transportes y cuentan, en su caso, con disponibilidad económica, por lo que no suponen una modificación sustancial ni de la Evaluación Ambiental Estratégica ni de la Memoria Económica.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN  
Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner



FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	13/05/2024	PÁGINA 1/1
VERIFICACIÓN	Pk2jmTPCAW42ZUYGTWWRPHSDPL5BFT	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma</a>	