

EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA

PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE HUELVA

PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

DOCUMENTO DE ALCANCE

Sevilla, noviembre de 2020



Junta de Andalucía

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	2
2. SOSTENIBILIDAD Y CAMBIO CLIMÁTICO	2
3. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO	5
4. CONDICIONANTES AMBIENTALES	6
5. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS	7
6. EFECTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS	8
7. APORTACIONES Y RECOMENDACIONES RECIBIDAS EN TRÁMITE DE CONSULTAS	9
8. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN	12
9. CONSULTAS	12



1. INTRODUCCIÓN

La evaluación ambiental estratégica es el procedimiento administrativo instrumental respecto de la aprobación o de adopción de planes y programas, a través del cual se analizan los posibles efectos negativos significativos sobre el medio ambiente, anticipándose a ellos para su valoración y corrección como forma de integrar los aspectos ambientales en dichos planes y programas. Este procedimiento queda regulado en los artículos 36 y siguientes de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante Ley 7/2007 o Ley GICA).

La evaluación ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible (en adelante PTMAH) ha sido iniciado por la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, que actúa en calidad de promotor, actuando la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible en calidad de órgano ambiental.

El presente documento de alcance atiende a lo contemplado en el marco establecido por la Ley 7/2007, proponiendo la amplitud, nivel de detalle y el grado de especificación que habrá de presentar el correspondiente estudio ambiental estratégico como parte integrante del PTMAH con los contenidos exigidos por la Ley 7/2007, así como toda aquella que se considere razonablemente necesaria para asegurar su calidad. La finalidad, por tanto, del futuro estudio ambiental estratégico consistirá en aportar toda la información ambiental necesaria para analizar la repercusión del plan sobre el medio ambiente, de manera que favorezca la incorporación de la dimensión ambiental en el plan antes de su aprobación. Para ello, el estudio ambiental estratégico a elaborar deberá incluir: alternativas razonables técnica y ambientalmente viables que tengan en cuenta los objetivos del plan, los posibles efectos significativos del plan sobre el medio ambiente, las medidas que puedan paliar tales efectos y un sistema de seguimiento ambiental que los evalúe a lo largo del periodo de ejecución.

Por otra parte, el documento de alcance proporciona al promotor el resultado de las consultas realizadas desde el órgano ambiental a las Administraciones públicas afectadas y entidades interesadas. Además, a través del informe de condicionantes ambientales que se remite al promotor se suministra la información ambiental actualizada existente en la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM).

2. SOSTENIBILIDAD Y CAMBIO CLIMÁTICO

La finalidad última de la evaluación ambiental estratégica es contribuir desde la planificación al desarrollo de modelos realistas de sostenibilidad teniendo en cuenta el cambio climático, tomando, por tanto, como referencia:

- I. El modelo de desarrollo sostenible establecido en la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 (EADS 2030).
 - II. El Modelo de lucha contra el cambio climático establecido en la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía.
- I. En septiembre de 2015, la Asamblea General de Naciones Unidas adoptó la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Esta Agenda contiene 17 objetivos y 169 metas relativos a las esferas económica, social y ambiental, que son de aplicación universal y, desde el 1 de enero de 2016, rigen los esfuerzos de los países firmantes para lograr un mundo sostenible en 2030.

En julio de 2018 el Estado español afianzó su compromiso con esta Agenda 2030 a través de la aprobación del *Plan de Acción para la Implementación de la Agenda 2030: Hacia una Estrategia Española de Desarrollo*



FIRMADO POR	CARLOS MARTIN GONZALEZ	04/11/2020	PÁGINA 3/17
VERIFICACIÓN	640xu858HZNBKE/8nxR9YthRKbsuD	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

Sostenible, que incluye los 17 objetivos de aplicación, entre los que cabe destacar, respecto de este PTMAH, los siguientes:

- *Objetivo 7. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos.*
- *Objetivo 9. Construir Infraestructuras resilientes, promover la industrialización inclusiva y sostenible y fomentar la innovación.*
- *Objetivo 11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles.*
- *Objetivo 13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos.*

En ellos se plantea la imprescindible necesidad de transformar el modelo de movilidad y transporte para descarbonizar estos sectores *mediante la priorización de la inversión en transporte público, impulsando los modos no motorizados, la peatonalización de cascos urbanos, la electrificación de la movilidad en las ciudades e incentivando el trasvase del tráfico de mercancías a medios más sostenibles como el ferrocarril y el barco*, entre otras acciones.

A nivel de la Comunidad Autónoma de Andalucía, un mes antes, en junio de 2018, se aprobó la *Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030*, documento coherente con las referencias mencionadas que establece diversas áreas estratégicas directamente relacionadas con los objetivos del PTMAH, siendo necesario mantener la máxima coherencia entre las líneas de actuación del PTMAH y las líneas/medias de actuación de la EADS 2030, en especial en las áreas estratégicas de movilidad sostenible y cambio climático, esto es:

- MOV-1: Planificación integral de la movilidad, con 8 medidas de actuación.
- MOV-2: Gestión de la movilidad con criterios ambientales y sociales, con 9 medidas de actuación.
- MOV-3: Medios de transporte más eficientes y ecológicos, con 7 medidas de actuación.
- MOV-4: Formación y educación en movilidad sostenible, con 2 medidas de actuación.
- CC-1: Evaluación del cambio climático, con 5 medidas de actuación.
- CC-2: Mitigación del cambio climático, con 6 medidas de actuación.
- CC-3: Reducción de los efectos negativos del cambio climático, con 7 medidas de actuación.

II. Con relación al modelo de lucha contra el cambio climático que establece la Ley 8/2018, cabe recordar el papel del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) como órgano de las Naciones Unidas encargado de evaluar los conocimientos científicos relativos al cambio climático. Fue establecido en 1988 por la Organización Meteorológica Mundial y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente para facilitar a quienes ostentan responsabilidad política evaluaciones periódicas sobre la base científica del cambio climático, sus impactos y sus futuros riesgos y las opciones de adaptación y mitigación.

En el Informe especial emitido en octubre de 2018 titulado *“Calentamiento global de 1,5°C, Informe especial del IPCC sobre los impactos del calentamiento global de 1,5°C con respecto a los niveles preindustriales y las trayectorias correspondientes que deberían seguir las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero, en el contexto del reforzamiento de la respuesta mundial a la amenaza del cambio climático, el desarrollo sostenible y los esfuerzos por erradicar la pobreza”*, se pone de manifiesto la necesidad de mantener la



temperatura global por debajo de esos 1,5°C, en lugar de los 2°C propuestos en el Quinto Informe de Evaluación de 2014.

En las conclusiones del informe se alerta de que con los actuales compromisos de emisiones adoptados por los distintos países hay un muy alto riesgo de superar estos 1,5°C antes de 2040. Advierte además que incluso no superando esos 1,5°C, las pérdidas de biodiversidad, el estrés hídrico, los fenómenos meteorológicos extremos y el incremento del nivel del mar seguirán en aumento debido a las emisiones acumuladas durante las pasadas décadas.

Responsables de los Grupos de trabajo del IPCC remarcan que del informe se desprende, de forma contundente, que ya estamos viviendo las consecuencias de un calentamiento global de 1,5°C, y llaman la atención sobre que limitar el calentamiento a 1,5°C es posible según las leyes de la química y la física, pero para ello se necesitarían cambios sin precedentes en la sociedad mediante transiciones "*rápidas y de gran alcance*" en sectores como la energía, la industria, la construcción, el transporte y los sistemas urbanos. Es necesario que las emisiones netas globales de dióxido de carbono (CO₂) de origen humano disminuyan en 2030 alrededor de un 45% respecto de los niveles de 2010, y sigan disminuyendo hasta alcanzar el "cero neto" aproximadamente en 2050.

En este sentido, el informe especial emitido el 25 de septiembre de 2019, titulado "*El océano y la criosfera en un clima cambiante*", reafirma en la necesidad de abordar cambios drásticos si se desea frenar la situación: "*...Solo podremos mantener el calentamiento global muy por debajo de los 2°C si realizamos transiciones sin precedentes en todos los aspectos de la sociedad, incluyendo la energía, la tierra y los ecosistemas, las ciudades y las infraestructuras...*".

Este es el escenario actual que ha llevado a numerosas organizaciones y colectivos sociales de toda índole a manifestar insistentemente la necesidad de actuar con urgencia, incluso proponiendo a los poderes públicos que asuman una situación de emergencia climática que les permita adoptar políticas de acción rápida para la reducción de emisiones de gases efecto invernadero.

Son por tanto numerosas las referencias que han de inspirar el nuevo PTMAH en busca de un modelo sostenible de transporte y movilidad en coherencia con las necesidades de lucha contra el cambio climático. Hay que aprovechar la oportunidad que supone que el PTMAH y el Plan Andaluz de Acción por el Clima estén actualmente en elaboración, para que se alimenten mutuamente y establezcan sinergias. Hay que tener muy presente que el sector transporte representa del orden del 50% de las emisiones difusas de Andalucía. Con relación a ello, la *Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía* establece en su *Artículo 19. Planes con incidencia en materia de cambio climático y evaluación ambiental*, la necesidad de que la evaluación ambiental estratégica de la planificación en materia de movilidad e infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias contemple los siguientes aspectos:

- a) El análisis de la **vulnerabilidad al cambio climático** de la materia objeto de planificación y su ámbito territorial, desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, conforme a lo dispuesto en esta ley.
- b) Las disposiciones necesarias para **fomentar la baja emisión** de gases de efecto invernadero y **prevenir los efectos** del cambio climático a medio y largo plazo.
- c) La justificación de la **coherencia de sus contenidos con el Plan Andaluz de Acción por el Clima**. En el caso de que se diagnosticaran casos de incoherencia o desviación entre los instrumentos de planificación y los resultados obtenidos, se procederá a su ajuste de manera que los primeros sean coherentes con la finalidad perseguida.
- d) Los indicadores que permitan evaluar las **medidas adoptadas**, teniendo en cuenta la información estadística y cartográfica generada por el Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía.
- e) El análisis potencial del **impacto directo e indirecto** sobre el consumo energético y los gases de efecto invernadero.



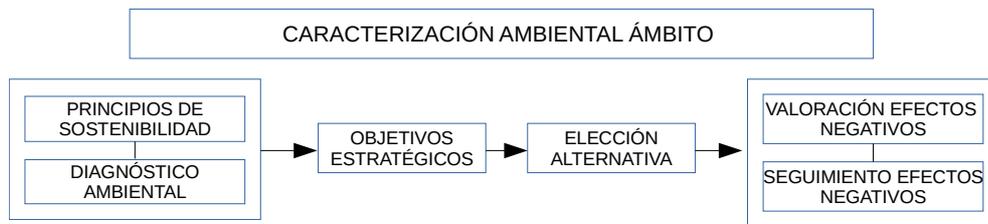
FIRMADO POR	CARLOS MARTIN GONZALEZ	04/11/2020	PÁGINA 5/17
VERIFICACIÓN	640xu858HZNBKE/8nxR9YthRKbsuD	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

3. ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO

Dentro del marco conceptual de la evaluación ambiental estratégica de planes y programas, la elaboración del Estudio Ambiental Estratégico (en adelante EsAE), como documento técnico clave, habrá de mantener la siguiente secuencia metodológica durante su elaboración:

- 1º.- **Principios** de sostenibilidad aplicables.
- 2º.- **Caracterización** del ámbito territorial.
- 3º.- **Diagnóstico** del ámbito y escenario tendencial.
- 4º.- **Objetivos** estratégicos coherentes con los principios y el diagnóstico.
- 5º.- **Propuestas alternativas** para lograr los objetivos contemplados.
- 6º.- **Valoración de los efectos** significativos negativos de la alternativa elegida.
- 7º.- **Seguimiento** de los efectos identificados.

Se podría esquematizar del siguiente modo:



Atendiendo a este esquema y acorde con lo indicado en el anexo II apartado C de la ley 7/2007, el estudio ambiental estratégico deberá, al menos:

- Identificar los **principios de movilidad sostenible** aplicables al PTMAH dentro de un marco estratégico global de avance hacia un modelo de desarrollo sostenible. Analizar la coherencia del PTMAH con la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 y con el Plan Andaluz de Acción por el Clima.
- **Caracterizar ambientalmente** las zonas que puedan verse afectadas directa o indirectamente por las actuaciones del PTMAH. Los factores ambientales considerados estarán relacionados con los posibles impactos ambientales afectados por las actuaciones. Para apoyar esta caracterización, puede ser útil el informe de condicionantes ambientales elaborado al efecto de esta evaluación ambiental estratégica.
- **Diagnosticar** las problemáticas ambientales y territoriales asociadas a la movilidad del ámbito del PTMAH. Describir el escenario tendencial.
- Plantear **objetivos estratégicos** del PTMAH coherentes con los principios aplicables. Describir posibles interacciones con otros instrumentos de planificación concurrentes en el territorio.
- Analizar detalladamente las **posibles alternativas** ambientalmente viables (modelos de PTMAH) en coherencia con los anteriores apartados (ver aptdo. 5). Identificar y caracterizar la alternativa seleccionada.
- Valorar los probables **efectos ambientales significativos** del programa de medidas que desarrollará la alternativa seleccionada (ver aptdo. 6).



- Identificar y describir las medidas previstas para **prevenir, reducir** y, en último caso, **compensar** los efectos del apartado anterior incluyendo medidas de mitigación y adaptación al cambio climático.
- Definir un **programa de seguimiento ambiental** que describa las medidas previstas para el seguimiento y control de los efectos significativos identificados (ver aptdo. 8).
- **Resumir** con carácter no técnico la información elaborada en el anterior apartado.

4. CONDICIONANTES AMBIENTALES

Para conservar los valores ambientales del ámbito del plan, es necesario conocerlos (caracterización ambiental), analizar las interacciones de estos valores ambientales con los programas y medidas del plan (efectos previsibles) y realizar las correcciones necesarias en el plan para minimizar los efectos negativos (medidas).

En este sentido, existen una serie de elementos del medio ambiente que actúan como “condicionantes ambientales”, puesto que pueden condicionar el diseño del plan y el posterior desarrollo de sus actuaciones.

Para ayudar a la identificación y valoración de estos condicionantes ambientales, el órgano ambiental ha solicitado la elaboración de un documento específico denominado “Informe relativo a la determinación de los condicionantes ambientales al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva. Plan de Movilidad Sostenible”, con información actualizada a fecha de 01/06/2020, que remitirá al promotor, para su consideración en el futuro estudio ambiental estratégico y en la versión preliminar del plan, junto con las restantes respuestas recibidas durante el periodo de consultas del documento inicial estratégico.

En dicho documento se valora cada condicionante ambiental como severo, moderado o leve atendiendo a la legislación reguladora específica de cada uno. Dicho análisis persigue identificar los condicionantes ambientales que deberán tenerse en cuenta a la hora de evaluar la incidencia ambiental sobre los mismos, tomando como referencia la información ambiental integrada en la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM). Todo ello con la finalidad de operar bajo el principio de sostenibilidad.

Entre toda la información ambiental disponible, se han seleccionado las siguientes temáticas:

- Espacios Naturales Protegidos
- Red Natura 2000
- Áreas Protegidas por Instrumentos Internacionales
- Hábitats de Interés Comunitario fuera de Red Natura 2000
- Inventario de Humedales
- Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y Especies Amenazadas
- Catálogo Andaluz de Árboles y Arboledas Singulares
- Montes Públicos
- Red hidrográfica
- Vías pecuarias
- Inventario Andaluz de Georrecursos
- Dominio Público Marítimo Terrestre



FIRMADO POR	CARLOS MARTIN GONZALEZ	04/11/2020	PÁGINA 7/17
VERIFICACIÓN	640xu858HZNHBKE/8nxR9YthRKbsuD	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

- Especies de Interés
- Planes de recuperación y conservación de determinadas especies silvestres y hábitats protegidos

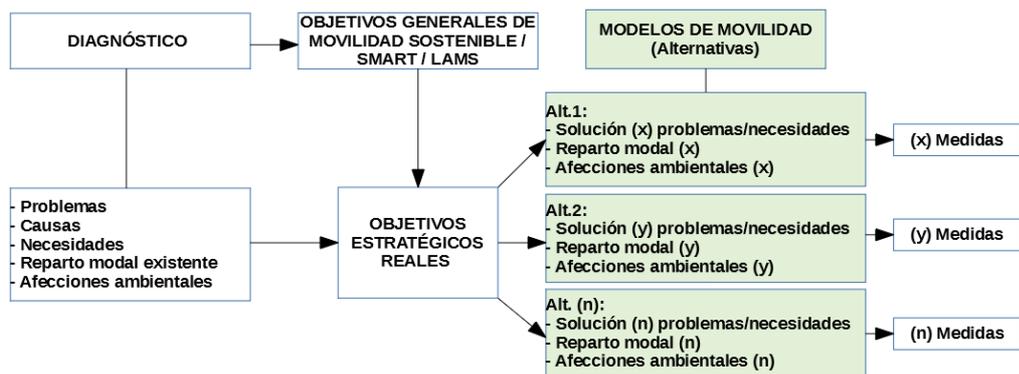
La REDIAM tiene integrada, y fácilmente accesible, toda la información disponible sobre estos condicionantes ambientales en su portal web: www.juntadeandalucia.es/medioambiente/rediam

5. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

La propuesta de alternativas realizada en el Documento Inicial Estratégico (DIE) del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Huelva se propone en base a tres escenarios posibles de actuación donde, en el momento actual del proceso planificador, no están aún definidas las actuaciones que se derivarán del plan (no se especifica la ejecución de instalaciones/infraestructuras concretas, ni se ubica espacialmente la ejecución de las mismas); pero, sin embargo, sí se avanza un enfoque correcto de aquellas respecto de la evaluación ambiental estratégica. Obviamente será necesaria una más detallada descripción y justificación de las alternativas contempladas, la elegida, y la metodología utilizada en su análisis, así como las posibles dificultades encontradas para su aplicación (deficiencias técnicas, falta de conocimientos y experiencia, etc.).

Igualmente, en el DIE del PTMAH no se propone una alternativa cero ya que ésta no sería una opción viable, dado que daría continuidad a un modelo de movilidad contrario a los principios básicos vigentes en materia de movilidad sostenible y lucha contra el cambio climático. No obstante, sí sería interesante su consideración para la descripción de un escenario tendencial insostenible sobre el que se debe actuar de diversas formas, que serían las alternativas propuestas (modelos de movilidad).

A este respecto, y desde un enfoque prioritariamente medioambiental, el análisis de alternativas tomaría como punto de partida el diagnóstico de la situación existente (reparto modal, necesidades y problemáticas detectadas, exigencias de la ciudadanía, afecciones ambientales asociadas, etc.) y el marco global de principios y objetivos generales de movilidad sostenible, que, junto con los objetivos estratégicos del PTMAH, culminará con la presentación definitiva de las posibles formas de actuación posible, es decir, de distintas alternativas/modelos y los correspondientes escenarios futuros de movilidad sostenible.



A este respecto se considera adecuado el acercamiento que realiza el DIE planteando tres posibles escenarios, eligiendo el tercero.



6. EFECTOS AMBIENTALES SIGNIFICATIVOS

La finalidad de la evaluación ambiental estratégica, como instrumento de prevención y control ambiental, es la prevención y corrección de los efectos negativos sobre el medio ambiente (artículo 15 de la Ley GICA). En este sentido, se considera como pilar básico de la evaluación ambiental estratégica el análisis más riguroso posible de los efectos desde un enfoque puramente estratégico o global, teniendo en consideración los principios de sostenibilidad previamente establecidos en el apartado 2.

Con relación a ello, se observa un primer acercamiento en las conclusiones del punto 8.4 del borrador del PTMAH respecto al especial valor ambiental y la fragilidad del territorio ante los impactos que provocan el transporte y la movilidad de personas y mercancías. El DIE en su apartado 7 presenta con claridad y de forma estructurada estos efectos ambientales en dos grupos: los relacionados con la construcción de nuevas infraestructuras y los relacionados con la reorganización del sistema. Seguidamente los valora inicialmente como "relevante" o "no relevante" y los comenta brevemente. Finalmente el apartado 10 aborda adecuadamente la metodología que se aplicará en el estudio ambiental estratégico.

Se considera adecuado el acercamiento que estos documentos realizan a la incidencia ambiental del PTMAH. En concreto, el DIE identifica los principales efectos significativos en el apartado 7, la metodología a emplear para el análisis de los efectos en su apartado 10, y una valoración inicial de los efectos de cada alternativa en el apartado 11, posponiendo para el EsAE el análisis de los efectos ambientales de cada una de las actuaciones específicas que se propongan para la alternativa 3 elegida. A este respecto, se considera de gran interés profundizar en lo posible en la caracterización y valoración de los efectos negativos de aquellas actuaciones asociadas a los flujos de movilidad a zonas educativas, sanitarias, comerciales, laborales y de ocio que puedan afectar negativamente al consumo de recursos naturales, los cambios en los usos del suelo, la emisiones de gases efecto invernadero, los niveles de calidad ambiental para la población, los procesos de fragmentación del territorio, y la conservación de la biodiversidad y los servicios ecosistémicos (*Evaluación de los Ecosistemas del Milenio en Andalucía*. Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente. Red de Información Ambiental de Andalucía. 2012).

Con relación a ello, cabe aludir a las medidas que la EADS 2030 contempla al respecto de los flujos de movilidad metropolitanos, entre las que destaca:

MOV 1.2: Mejorar la integración de la movilidad en los instrumentos de ordenación territorial y de planificación urbanística, teniendo en cuenta las diferentes necesidades de movilidad según edad, género, diversidad funcional y situación socioeconómica.

Medida MOV 2.6: Establecer servicios de lanzadera que conecten centros de trabajo y enseñanza con intercambiadores de transporte público.

Atendiendo a los requisitos que establece la Ley GICA, cabe mencionar que este análisis a incorporar en el EsAE ha de identificar, caracterizar y valorar los efectos significativos de la alternativa seleccionada sobre factores ambientales como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, los factores climáticos, la incidencia en el cambio climático, los bienes materiales, el patrimonio cultural, el patrimonio arquitectónico y arqueológico, el paisaje.

Esta valoración considerará los efectos de tipo secundario, acumulativo, sinérgico, así como los que se produzcan a corto, medio y largo plazo, los permanentes y los temporales. Los efectos negativos se describirán con el mayor detalle posible, en especial aquellos previstos sobre la biodiversidad, los recursos naturales y los niveles de calidad ambiental. Se incluirá una valoración de los efectos directos e indirectos sobre el cambio climático, atendiendo al menos al consumo energético y los gases efecto invernadero.



FIRMADO POR	CARLOS MARTIN GONZALEZ	04/11/2020	PÁGINA 9/17
VERIFICACIÓN	640xu858HZNHBKE/8nxR9YthRKbsuD	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

En relación a los cambios de uso del suelo, son amplias las zonas del litoral del ámbito del plan que han sufrido un importante impacto negativo sobre sus valores ambientales, siendo necesario considerar que existe el riesgo de que, en determinadas zonas, una mejora de la movilidad pueda propiciar una mayor presión sobre el litoral y en consecuencia una mayor degradación de sus valores, aspectos que deberán ser valorados adecuadamente.

Concretamente para el caso de suelos contaminados, se recuerda que el Programa Andaluz de Suelos Contaminados 2018-2023 es de aplicación a los suelos ubicados en el territorio de la Comunidad de Andalucía sobre los que se haya desarrollado o se desarrolle una actividad potencialmente contaminante del suelo. Desde el punto de vista de su consideración como APC (Actividad Potencialmente Contaminante), un gran número de actividades de transporte de pasajeros y mercancías estarían incluidas en esta categoría: transporte interurbano de pasajeros por ferrocarril; transporte de mercancías por ferrocarril; transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza; otro transporte terrestre de pasajeros; así como actividades anexas al transporte terrestre. En definitiva, se deberían incluir estos posibles impactos de las APC del suelo dentro de los posibles efectos significativos en el medio ambiente.

Otro elemento de gran importancia a la hora de establecer los potenciales impactos del plan es el derivado de su afección al patrimonio cultural. En este sentido y tratándose de un documento en su redacción inicial junto a la amplia escala geográfica a considerar, se observa que la incorporación de elementos del patrimonio cultural presentes en el ámbito de actuación no es completa, hecho que aumentaría el riesgo de afección sobre el Patrimonio Histórico.

En otro orden de cosas, se valorarán igualmente los efectos sobre los objetivos de conservación establecidos en los documentos de planificación de los espacios incluidos en la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y en la Red Natura 2000.

En este sentido, se deberá valorar la incidencia de las infraestructuras incluidas en el plan sobre la Red Natura 2000, máxime, teniendo en cuenta la generación de impactos directos, indirectos e inducidos potencialmente negativos, incluso pudiendo llegar a ser críticos e irreversibles sobre espacios naturales de gran riqueza, debiendo tratarse en un apartado especial del EsAE, por la especial relevancia de esta red y por lo dispuesto en la Directiva 92/43/CEE, que obliga a los estados miembros a evitar la degradación de cualquier espacio perteneciente a la Red Natura 2000, así como a realizar adecuadas valoraciones, en su momento, de los impactos ambientales derivados de planes y proyectos no relacionados con la gestión de estos lugares, teniendo en cuenta los objetivos de conservación de dichos espacios. Únicamente se consideraría la ejecución de proyectos que afecten negativamente a la Red Natura si no existen alternativas posibles y solo cuando se dan determinados supuestos de excepción.

7. APORTACIONES Y RECOMENDACIONES RECIBIDAS EN TRÁMITE DE CONSULTAS

En este apartado se recogen consideraciones realizadas por las entidades consultadas que, aunque no supongan materias expresamente relacionadas con los efectos ambientales que se pudieran derivar del Plan o estén centradas en actuaciones concretas, a nivel de proyecto, y por ello no coincidentes con el espíritu estratégico del mismo, se traen aquí por entenderlas de interés tanto para su consideración en el desarrollo futuro de actuaciones como para que el promotor analice la conveniencia de que el propio plan las asuma de alguna manera.

Respecto a la consideración de los residuos peligrosos, si bien el plan contempla los dos planes autonómicos de residuos existentes, y como parte de la transición ecológica de los modelos productivos hacia una economía circular, es recomendable el uso de materiales reciclados o contruidos con materiales reciclados que pudieran disminuir la presión sobre los recursos naturales y promover dicha transición hacia una economía circular: polvo de caucho para firmes, áridos reciclados, etc. También como medidas preventivas, correctoras o compensatorias para hacer frente a los potenciales impactos se sugiere atender a medidas minimizadoras y compensatorias de la huella de carbono asociada al plan o utilización del mobiliario urbano



FIRMADO POR	CARLOS MARTIN GONZALEZ	04/11/2020	PÁGINA 10/17
VERIFICACIÓN	640xu858HZNHBKE/8nxR9YthRKbsuD	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

como puntos de generación de energía fotovoltaica para la recarga gratuita de patines eléctricos, bicicletas eléctricas, motocicletas, etc.

En este sentido, se propone la inclusión de un apartado exclusivo sobre economía circular que aborde la compra pública verde de materias recicladas, energías renovables, etc. ya que la contratación pública sostenible puede desempeñar un papel clave en la economía circular. Igualmente el consumo de recursos naturales debería ser uno de los aspectos a analizar en la matriz de impactos.

Desde la Administración Hidráulica Andaluza se considera necesario poner de manifiesto la actual falta de conexión existente sobre los ríos Tinto, Odiel y Piedras, lo cual supone una barrera para conseguir una movilidad adecuada y eficiente en el territorio ubicado en el entorno de los mismos. Por ello, a medida que el plan vaya avanzando y se vayan estableciendo medidas más concretas, se debería contemplar la pertinencia de nuevas conexiones sobre dichos ríos.

En cuanto a las masas de agua, en la memoria del Plan se cita que el ámbito de actuación está enmarcado entre las desembocaduras de los ríos Guadalquivir y Guadiana. Las masas de agua superficiales existentes están constituidas por la red hidrográfica de los tramos finales de los ríos Guadalquivir y Guadiana, Piedras, Odiel, Tinto y Guadiamar, por lo que, en el apartado sobre aspectos medioambientales dedicado al agua, se deberá hacer referencia al Plan Hidrológico de la demarcación hidrográfica del Tinto, Odiel y Piedras (2015-2021).

En conexión con el punto anterior se deberá prestar especial atención a las prescripciones de la Administración Hidráulica Andaluza para la ejecución de obras de paso sobre los cauces, así como a las prescripciones para la ejecución de infraestructuras lineales que afecten a cauces públicos. Igualmente, y en referencia específica a los riesgos de avenidas e inundaciones, las zonas más afectadas que precisarían acciones de mejora del drenaje de viarios, son:

- Núcleo urbano de Gibraleón y su entorno y cuencas del arroyo Domingo Negro y del Coronillas.
- Arroyos de La Notaría y Cañada del Pozo del Judío, al norte de Aljaraque.
- Arroyo de Valdeclaras, junto al parque Empresarial La Raya, en Aljaraque (autovía Huelva-Punta Umbría).
- Arroyo del Chorrillo y de la Fuente del Molino, en el entorno de la urbanización Bellavista, Aljaraque.
- Cuenca de la Cañada del Rincón, al sur de Aljaraque (autovía Huelva-Punta Umbría).
- Varios puntos en la ciudad de Huelva.
- Cuenca del Arroyo Montemayor, en Moguer.
- Arroyos de La Fontanilla y Las Casillas, en Palos de la Frontera.
- Camino del Parcal, en Trigueros.

Respecto a la ejecución de nuevas infraestructuras para el transporte, se deberá garantizar que las mismas se realicen produciendo la mínima afección posible a los cauces de Dominio Público Hidráulico, a sus zonas de protección y al paisaje fluvial, dando un tratamiento respetuoso al cauce, a sus riberas y márgenes así como a las aguas que circulan por ellos, de forma que el medio ambiente hídrico no sea alterado y, en los casos que exista una degradación del mismo, se adopten las medidas necesarias para su recuperación.

El paisaje deberá tener un tratamiento transversal a lo largo del documento, especialmente cuando sus propuestas afecten al sistema fluvial vinculado a su ámbito de aplicación, desarrollando actuaciones de recualificación y mejora del paisaje fluvial, y fomentando el uso social de los valores paisajísticos de los espacios fluviales.

En definitiva, deberán tenerse en cuenta las limitaciones de uso en el Dominio Público Hidráulico y sus zonas asociadas, establecidas en la legislación actualmente vigente en materia de aguas. (Existen a disposición del promotor del plan sendos estudios hidrológicos del litoral occidental y oriental de Huelva, que pueden ser consultados en la documentación suministrada entre los informes recibidos en fase de consultas).



FIRMADO POR	CARLOS MARTIN GONZALEZ	04/11/2020	PÁGINA 11/17
VERIFICACIÓN	640xu858HZNHBKE/8nxR9YthRKbsuD	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

Desde la administración competente en materia de Patrimonio Histórico se entiende que la puesta en marcha del plan implicará una serie de actuaciones que pueden suponer un elevado riesgo para el Patrimonio Histórico por lo que se propone incluir la totalidad de los bienes recogidos en el informe aportado por la Delegación Territorial de Fomento, Infraestructuras, Ordenación del Territorio, Cultura y Patrimonio Histórico de Huelva y que se trasladará junto a la documentación suministrada entre los informes recibidos en fase de consultas.

Igualmente, una vez se concreten las actuaciones a realizar, se deberá comprobar la viabilidad de las mismas, en relación con las afecciones al Patrimonio Histórico y establecer, en su caso, las correspondientes medidas correctoras necesarias.

Se recuerda que se deberá dejar constancia de que si durante el transcurso de cualquier actividad relacionada con las actuaciones del plan se produjera un hallazgo arqueológico casual, será obligada la comunicación a la Delegación Territorial de Fomento, Infraestructuras, Ordenación del Territorio, Cultura y Patrimonio Histórico en Huelva, en el transcurso de 24 horas.

Otro aspecto a considerar es el relacionado con el apartado “Incidencia previsible sobre la planificación sectorial y territorial existente en el ámbito del plan” y en concreto con el ámbito de las emergencias y la protección civil, a este respecto se ha comprobado que no se han considerado los siguientes planes de emergencia:

- Plan de Emergencia ante el riesgo inherente a los accidentes graves en los que intervienen sustancias peligrosas.
- Plan de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Andalucía.
- Plan de Emergencia ante el riesgo de contaminación del litoral en Andalucía.

Por otra parte y aunque se hace mención al tráfico de mercancías (vehículos pesados), no se recoge el transporte de mercancías peligrosas, como limitante de la capacidad del viario en los flujos de los desplazamientos intermodales del transporte.

Respecto a los EE.NN.PP, también cabría referirse, teniendo en cuenta el ámbito a las Zonas Especiales de Conservación y las Zonas de Especial Protección para las Aves en el medio marino, que, aunque bajo la tutela de la Administración General del Estado (Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de Protección del Medio Marino), habrían de tener el mismo tratamiento, análisis y evaluación según los supuestos establecidos en el artículo 46 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, al margen de que el transporte en el medio marino, también es susceptible de impactos ambientales típicos como contaminación, ocupación de suelo y costas, ruido, residuos, daños a recursos, etc. que debieran ser analizados y evaluados.

Los proyectos que puedan afectar a los espacios de la Red de Espacios Protegidos, deben someterse a una adecuada evaluación y garantizar la compatibilidad del plan con los objetivos de conservación, considerándose que las determinaciones de los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales de los espacios protegidos presentes en el ámbito de estudio deben ser recogidas o consideradas en la planificación propuesta.

Por último, en materia de vías pecuarias se observa que el Borrador, sin citarlas expresamente, vincula las vías pecuarias existentes en el ámbito territorial del PTMAH a la red ciclista de itinerarios intermunicipales, en este caso denominadas Puertas Verdes para el uso de la bicicleta como deporte y como medio de desplazamiento. Para garantizar su integridad y evitar impactos sobre este patrimonio, el PTMAH debería prestar especial atención a aquellas acciones que puedan afectarlas, evitando su fragmentación y estableciendo medidas para su buen uso, de forma compatible con los usos tradicionales y sin afectar a su entorno. Independientemente de que el PTMAH reconozca la importancia de la red de vías pecuarias como elemento vertebrador del territorio, se hace necesaria la actualización de los itinerarios, Puertas y Corredores Verdes que, ofertados por esta Consejería, tienen clara incidencia en el ámbito territorial del PTMAH y no están reconocidos en el mismo (Esta



FIRMADO POR	CARLOS MARTIN GONZALEZ	04/11/2020	PÁGINA 12/17
VERIFICACIÓN	640xu858HZNBKE/8nxR9YthRKbsuD	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

Información puede ser consultada de forma genérica en la web de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible).

8. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

El estudio ambiental estratégico deberá recoger un sistema de seguimiento y evaluación ambiental que vele por el cumplimiento de los principios de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático, proporcionando una valoración de los efectos ambientales significativos del PTMAH. Este sistema de seguimiento ambiental debe integrarse en el sistema de seguimiento y evaluación de la ejecución general del propio PTMAH.

Los objetivos de este sistema de seguimiento y evaluación serán los siguientes:

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

Como herramienta a incluir en este sistema de seguimiento y evaluación ambiental, se definirá un **sistema de indicadores que aporte información sobre los efectos significativos previamente identificados**. Los indicadores deben poder compararse en el tiempo y en el espacio. Por un lado, se deben tener en cuenta los valores de partida para evaluar las variaciones producidas con el desarrollo del PTMAH, y por otro, deben ser útiles para contextualizar el plan con relación a otros similares.

Cada indicador deberá caracterizarse atendiendo a los siguientes aspectos: denominación, definición, unidad de medida, efecto ambiental a medir, medida asociada al impacto, periodicidad de medición, fuente de la información, valores de partida/intermedios/finales (en su caso) teniendo en cuenta, a ser posible, la información estadística y cartográfica generada por el Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía y entidades similares.

El sistema de seguimiento y evaluación definirá la frecuencia con que se emitirán **memorias de sostenibilidad** (informes de seguimiento y evaluación), que deberán publicarse a través de la web y otros medios pertinentes, además de remitirse al órgano ambiental. Es importante identificar el órgano responsable de este seguimiento y evaluación. Este órgano de seguimiento del PTMAH deberá, en su caso, desarrollar y ajustar progresivamente el sistema de indicadores atendiendo a los resultados que se desprendan en dichas memorias.

9. CONSULTAS

El procedimiento de evaluación ambiental contempla la necesidad de consultar a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas para la elaboración del documento de alcance. Seguidamente se indican las Administraciones públicas afectadas y entidades interesadas a las que se ha consultado. Se ha habilitado la web de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible para facilitar dicha información y consulta, y el canal de administración electrónica.

En la tabla siguiente se marcan con una X las entidades que han emitido informe de respuesta a la consulta. Los informes recibidos se enviarán al promotor para su consideración en el estudio ambiental estratégico.



FIRMADO POR	CARLOS MARTIN GONZALEZ	04/11/2020	PÁGINA 13/17
VERIFICACIÓN	640xu858HZNHBKE/8nxR9YthRKbsuD	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

ENTIDADES	DESTINO	RESPONDE
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO		
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.	Madrid	
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Secretaría General de Transportes y Movilidad.	Madrid	
JUNTA DE ANDALUCÍA		
Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.	Huelva	X
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Varios centros Directivos.	Sevilla	X
Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local.	Sevilla	X
Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior.	Sevilla	X
Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo.	Sevilla	X
Consejería de Hacienda, Industria y Energía.	Sevilla	
Consejería de Educación y Deporte.	Sevilla	
Consejería de Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad.	Sevilla	X
Consejería de Salud y Familias. Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica.	Sevilla	
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación.	Sevilla	
Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.	Sevilla	
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico.	Sevilla	X
AYUNTAMIENTOS		
Ayuntamiento de Aljaraque	Huelva	
Ayuntamiento de Gibraleón	Huelva	
Ayuntamiento de Huelva	Huelva	
Ayuntamiento de Moguer	Huelva	
Ayuntamiento de Palos de la Frontera	Huelva	
Ayuntamiento de Punta Umbria	Huelva	
Ayuntamiento de San Juan del Puerto	Huelva	
Ayuntamiento de Trigueros	Huelva	
Ayuntamiento de Almonte	Huelva	
Ayuntamiento de Ayamonte	Huelva	
Ayuntamiento de Beas	Huelva	
Ayuntamiento de Bollullos del Condado	Huelva	
Ayuntamiento de Bonares	Huelva	
Ayuntamiento de Cartaya	Huelva	
Ayuntamiento de Hinojos	Huelva	
Ayuntamiento de Isla Cristina	Huelva	



ENTIDADES	DESTINO	RESPONDE
Ayuntamiento de Lepe	Huelva	
Ayuntamiento de Lucena del Puerto	Huelva	
Ayuntamiento de Rociana del Condado	Huelva	
Ayuntamiento de San Bartolomé de la Torre	Huelva	
Ayuntamiento de Villablanca	Huelva	
Mancomunidad de desarrollo Condado de Huelva	Huelva	
Mancomunidad de Municipios de Beturia	Huelva	
DIPUTACIONES		
Diputación Provincial de Huelva	Huelva	
GRUPOS DE DESARROLLO RURAL		
GDR Andévalo Occidental	Huelva	
GDR Condado de Huelva	Huelva	
GDR Costa Occidental	Huelva	
COLEGIOS OFICIALES		
Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Andalucía	Sevilla	
Colegio Oficial de Biólogos de Andalucía	Sevilla	
Colegio de Ambientólogos de Andalucía	Sevilla	
Colegio de Geógrafos de Andalucía	Sevilla	
Colegio Oficial de Arquitectos de Huelva	Huelva	
Colegio de Ingenieros de Montes de Andalucía		
OTRAS INSTITUCIONES Y COLECTIVOS SOCIALES		
FACUA Huelva (Federación Andaluza de Consumidores y Usuarios)	Huelva	
Unión de consumidores de Huelva – UCA/UCE	Huelva	
FAMP (Federación Andaluza de Municipios y Provincias)	Sevilla	
CSIC ANDALUCÍA	Sevilla	
EBD (Estación Biológica Doñana)	Sevilla	
FOE (Confederación de Empresarios de Huelva)	Huelva	
CCOO Huelva (Comisiones Obreras)	Huelva	
UGT Huelva (Unión General de Trabajadores)	Huelva	
ADENA (Asociación para la Defensa de la Naturaleza -WWF)	Sevilla	
Ecologistas en Acción-Huelva	Huelva	
GREENPEACE España	Madrid	
Grupo SEO – delegación de Andalucía (Sociedad Española de Ornitología)	Sevilla	
Cámara de Comercio de Huelva	Huelva	
FOE (Federación Onubense de Empresarios)	Huelva	
ASAJA – Huelva (Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores)	Huelva	



ENTIDADES	DESTINO	RESPONDE
COAG-Huelva (Unión de Agricultores y Ganaderos de Andalucía)	Huelva	
UPA -Huelva (Unión de Pequeños Agricultores y Ganaderos de Andalucía)	Huelva	
Federación de asociaciones de Discapacitados Físicos y/u Orgánicos (FAMF-COCEMFE)	Huelva	
Asociación Provincial de Amas de Casas, Consumidores y Usuarios "Virgen de la Cinta"	Huelva	
Federación Andaluza de Ciclismo. Delegación Onubense	Huelva	
Consortio de Transporte Metropolitano de la costa de Huelva	Huelva	

EL CONSEJERO TÉCNICO EN PLANIFICACIÓN Y EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA,

Carlos Martín González.





Junta de Andalucía

FIRMADO POR	CARLOS MARTIN GONZALEZ	04/11/2020	PÁGINA 17/17
VERIFICACIÓN	64oxu858HZNHBKE/8nxR9YthRKbsuD	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	