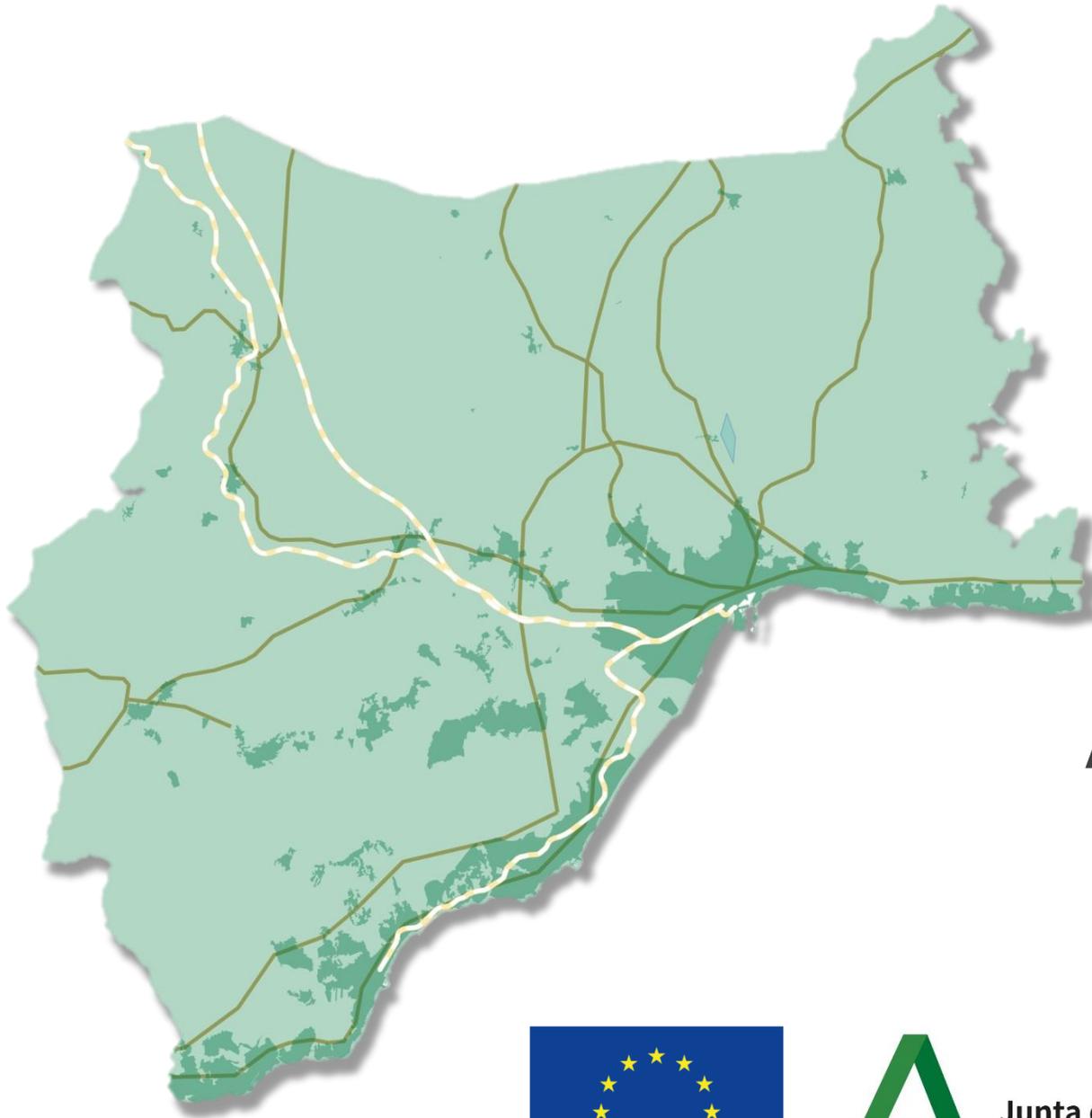


# Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga

Plan de Movilidad Sostenible



## Anexo II: Ámbito Jurídico y Estratégico

Junio 2021



UNIÓN EUROPEA  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



**Junta de Andalucía**

Consejería de Fomento, Infraestructuras  
y Ordenación del Territorio

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO  
DEL ÁREA DE MÁLAGA

**Índice:**

|                           |    |
|---------------------------|----|
| 1. Marco jurídico.....    | 3  |
| 2. Marco Estratégico..... | 6  |
| 1.1. Nivel europeo .....  | 7  |
| 1.2. Nivel nacional.....  | 8  |
| 1.3. Nivel regional.....  | 9  |
| 1.4. Nivel local .....    | 14 |

**Índice de tablas:**

|   |    |
|---|----|
| Tabla 2: Planes de interés para la redacción del PTMAM..... | 14 |
|---|----|

# 1. Marco jurídico

Las competencias en materia de red viaria, transporte de mercancías y viajeros que transcurran dentro del territorio andaluz son asumidas por la Comunidad en virtud del Estatuto de Autonomía de Andalucía (**Ley Orgánica 2/2007 de 19 de marzo**). Estas competencias se han materializado en el siguiente marco normativo:

- La **Ley 2/2003 del Parlamento Andaluz de Ordenación del Transporte Urbano y Metropolitano de Andalucía**, que supuso la creación del instrumento “Plan de Transporte Metropolitano”.
- **Acuerdo de 19 de febrero de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se formula la revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía** (PISTA).
- **Decreto 9/2014, de 21 de enero, por el que se aprueba el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020**.
- **Decreto 119/2014, de 29 de julio, por el que se aprueba la formulación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible**.

Evidentemente es también parte del marco normativo aplicable al Plan, el **Acuerdo de 22 de enero de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible”**, antecedente directo de este documento.

También se han considerado las orientaciones del nuevo **Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021-2027**,

el cual se encuentra en tramitación y pretende servir de instrumento para alcanzar las políticas en materia de infraestructura y sistemas de transporte, los objetivos para los distintos modos de transporte enfocados a un sistema productivo andaluz sostenible.

Finalmente, el **Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible**, impulsado desde la Dirección General de Movilidad de la Junta de Andalucía con el fin de servir como eje central en el que giren las políticas públicas en materia de movilidad sostenible, que en el momento de redacción del presente PTMAM se encuentra en fase de información pública, en sus Artículos 3 y 4 recoge los principios y objetivos de las Administraciones Públicas Andaluzas en materia de Movilidad Sostenible. A su vez, en el Artículo 20, se relacionan los contenidos de un Plan de Transporte Metropolitano, los cuales han guiado la redacción de la presente edición del Plan.

**En materia de Medio Ambiente, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga se encuentra regido por la Ley 7/2007 de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, para la evaluación pertinente de planes y programas, y por 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**.

Por otro lado, Andalucía ha instrumentalizado a los Consorcios de Transporte como la fórmula de coordinación administrativa del transporte público colectivo. Una figura ya recogida en el ordenamiento jurídico pero que es, a partir de la **Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía** (LOTUMVA, en adelante), cuando se consolida como modelo a seguir en Andalucía para llevar a cabo la

ordenación, coordinación y, en su caso, gestión de los transportes en los ámbitos metropolitanos.

La LOTUMVA opta por un modelo consorcial respetuoso, por su configuración y funcionalidad con la autonomía local, puesto que el legislador es consciente de la complejidad de la organización del transporte metropolitano en la que convergen competencias estatales, autonómicas y locales. Esta Ley cuenta con cincuenta artículos, cinco disposiciones adicionales, cinco transitorias, una disposición derogatoria y dos finales. Los artículos están divididos en siete títulos:

- El título preliminar que, además del objeto y ámbito de aplicación, establece como finalidad de la Ley la promoción del transporte público en el marco de la sostenibilidad, indicando el reparto de competencias entre los municipios y la Comunidad Autónoma.
- El título I define y establece el régimen jurídico del transporte urbano y del transporte metropolitano.
- El título II introduce la regulación del transporte de viajeros en vehículos de turismo.
- El título III desarrolla instrumentos de ordenación y coordinación en esta materia.
- El título IV se dedica a las entidades de transporte metropolitano. Por un lado, los Consorcios de Transporte Metropolitano y, por el otro, la Agencia de Obra Pública de Andalucía.
- El título V hace referencia a la financiación de los transportes públicos urbanos y metropolitanos de viajeros.

- El título VI cierra la Ley estableciendo el régimen de inspección y sanción.

Además, esta Ley supuso la regulación de los transportes urbanos en Andalucía, una materia que había quedado sin regulación legal como consecuencia de la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio. Dicha Sentencia, que es consecuencia de un recurso de inconstitucionalidad interpuesto por la Generalidad y el Parlamento de Cataluña, declaró inconstitucionales los artículos de la LOTT referentes al transporte urbano al determinar la falta de legitimación del Estado para su regulación y considerar autonómica la competencia para legislar sobre la materia.

Por tanto, Andalucía, que asumió la competencia exclusiva del transporte de viajeros por carretera que transcurría íntegramente por su territorio (**art. 64.1. 3º Estatuto de Autonomía de Andalucía**), pasó a regular con la LOTUMVA una materia que carecía de regulación en ese momento.

El instrumento empleado para llevar a cabo la ordenación y coordinación de los transportes en el interior del ámbito metropolitano es este Plan de Transporte Metropolitano (PTM). Se trata de un documento o conjunto de documentos a través de los cuales se define el sistema de transporte en el ámbito metropolitano y se realizan las previsiones necesarias para su gestión y financiación (**art. 19 LOTUMVA**). Estos Planes tienen vigencia indefinida y además son públicos y obligatorios (**art. 22.1 LOTUMVA**). Conforme **al artículo 20 de la LOTUMVA:**

*“El Plan de Transporte Metropolitano tendrá, al menos, el siguiente contenido:*

- *Delimitación y justificación de su ámbito.*
- *Análisis y diagnóstico de la demanda y oferta de transporte.*
- *Objetivos, criterios y modelo de movilidad en el ámbito metropolitano.*
- *Directrices de ordenación y coordinación de los servicios, infraestructuras, tráfico e instalaciones de transporte dentro de su ámbito.*
- *Determinaciones de ordenación y coordinación.*
- *Marco tarifario de los servicios de interés metropolitano.*
- *Justificación de la adecuación al POTA y a los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que le puedan afectar.*
- *Supuestos de revisión del Plan y determinación de modificaciones.*
- *Las determinaciones exigidas reglamentariamente.”*

Además, también es destacable en este marco jurídico para la **Declaración de Interés Metropolitano** señalar los siguientes puntos:

- **Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía**, que establece que *“pueden tener la consideración de interés metropolitano las instalaciones intermodales de transporte, en la medida en que sirvan a los servicios de interés metropolitano, aunque físicamente no se extiendan más allá de un término municipal.*

*No se trata de extender la calificación de interés metropolitano a todas las infraestructuras existentes en un ámbito metropolitano, sino de incidir únicamente en aquellas que juegan un papel significativo en*

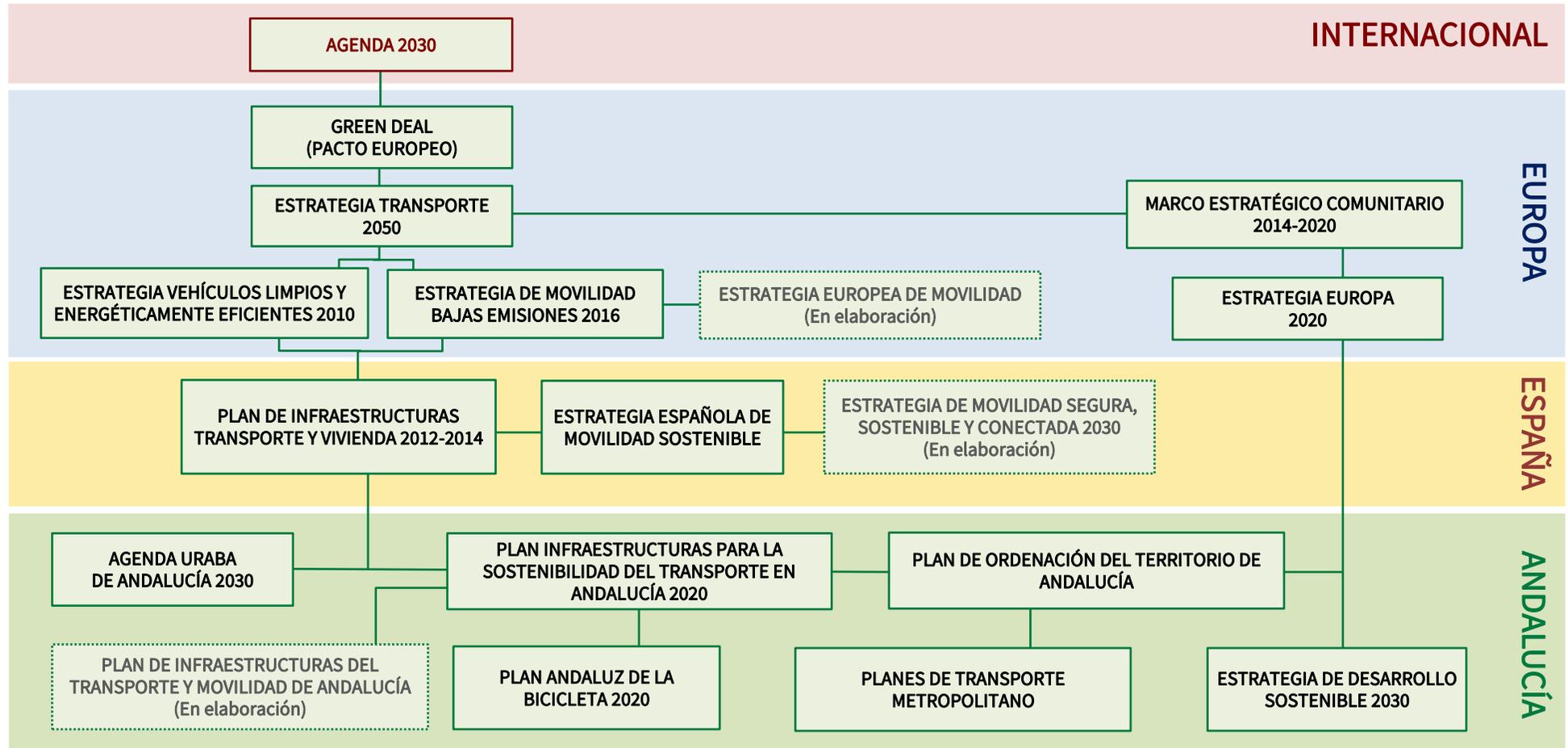
*el sistema de transporte metropolitano, y en la medida en que jueguen dicho papel.”*

- En esa línea, **el Artículo 12.3 de dicha Ley** indica que *“Serán de interés metropolitano los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones de transporte público de viajeros declarados como tales con arreglo a lo previsto en el artículo 13 de la presente Ley”.*
- Por menciones, **el Artículo 13 de dicha Ley** indica que *“Podrán declararse, total o parcialmente, de interés metropolitano los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones necesarios para la constitución y gestión del sistema de transporte metropolitano, cuando resulten imprescindibles para la prestación coordinada de los servicios, la obtención de economías de escala, o la aplicación de un sistema tarifario integrado”.*

## 2. Marco Estratégico

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga contempla el siguiente marco estratégico en materia de movilidad sostenible:

Figura 1: Marco Estratégico en materia de movilidad sostenible.



Fuente: Elaboración propia a partir.

## 1.1. Nivel europeo

Como se puede observar en el esquema anterior, las estrategias de nivel europeo que inciden en el ámbito de actuación son los siguientes:

- **Green Deal:** En diciembre de 2019 la Comisión presentó ante el Parlamento Europeo, el Consejo Europeo, el Comité Económico y Social Europeo y el Comité de las Regiones su comunicado sobre el Pacto Verde Europeo (COM(2019)0640). Este pacto se trata de una estrategia de desarrollo para la UE que pretende transformarla en una sociedad climáticamente neutra, equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva.

La estrategia del Green Deal está constituida por siete líneas de acción en las que se establecen una serie de plazos con el fin de establecer medidas legislativas que impulsen el cambio y objetivos que proponen cumplir para 2050. Para alcanzarlos será necesario que se actúe y colaboren todos los sectores y para facilitar este ejercicio define las siete líneas de acción siguientes:

- Energía limpia.
- Una industria sostenible.
- Construir y renovar.
- Movilidad sostenible.
- Biodiversidad.
- Del Campo a la Mesa.
- Eliminar la contaminación.

Con estas líneas de acción pretende, además de actuar en todos los sectores de la economía, invertir en tecnologías sostenibles, apoyar a la industria para que innove, propulsar sistemas de transporte público y privado más limpios, descarbonizar el sector de la energía, conseguir que los edificios sean eficientes y colaborar en la mejora de las normas ambientales mundiales.

- **Estrategia de transporte 2050:** La Comisión Europea presentó en marzo de 2011 esta estrategia que pretende conseguir un sistema competitivo de transporte que incremente la movilidad, solucione las principales dificultades en las zonas principales y desarrolle el crecimiento y el empleo. Las propuestas, además, disminuirán la dependencia europea al petróleo importado y reducirán las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte en un 60% para 2050. **Según el documento público de dicha estrategia:**

*“Los principales objetivos para el año horizonte son los siguientes:*

- *Acabar con los automóviles de combustible convencional en las ciudades.*
- *Lograr que el 40% del combustible de aviación sea sostenible y de bajas emisiones de carbono.*
- *Lograr una reducción del 40% de las emisiones del transporte marítimo.*
- *Lograr una transferencia modal del 50% del transporte por carretera al ferroviario y por vía fluvial en distancias medias interurbanas, tanto para pasajeros como para mercancías.*
- *Reducción del 60% de las emisiones del transporte de aquí a mediados de siglo.”*

- **Estrategia vehículos limpios y energéticamente eficientes 2010:** A través del comunicado (COM(2010)186 final) de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo se presentó en abril del 2010 esta estrategia, cuyo objetivo es fomentar el desarrollo de vehículos de cualquier tipo limpios y energéticamente eficientes.
- **Estrategia de movilidad bajas emisiones 2016:** A partir del comunicado de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones (COM(2016)501 final) se presenta esta estrategia en julio de 2016. Esta recoge las iniciativas que la Comisión Europea pretende llevar a cabo en los próximos años, con el objetivo de conseguir una modernización de la economía europea reforzar el mercado interior. Para conseguirlo la **Estrategia de movilidad bajas emisiones** establece las siguientes líneas principales:
  - *“Incrementar la eficiencia del sistema de transportes digitales, precio inteligente y fomentar aún más el cambio a los modos de transporte de menores emisiones.*
  - *Acelerar el despliegue de energías alternativas de baja emisión para el transporte junto con la eliminación de los obstáculos a la electrificación de transporte.*
  - *Avanzar hacia vehículos cero-emisiones.”*
- **Estrategia Europa 2020:** Mediante el comunicado de la Comisión Europea (COM(2010)2020 final) se presentó en marzo del 2010 esta estrategia. El principal fin de dicha estrategia era superar la crisis económica y dar solución a los defectos del modelo de crecimiento con el fin de mejorar y

convertirlo en un tipo de crecimiento distinto, más inteligente, sostenible e integrador.

- **Estrategia Europea de Movilidad (EN ELABORACIÓN)**

## 1.2. Nivel nacional

Los planes y estrategias a nivel nacional que inciden en el ámbito de actuación son los siguientes:

- **Plan de infraestructuras transporte y vivienda 2012-2024:** Elaborado por el Ministerio de Fomento y compuesto por tres programas centrados en la regulación, control y supervisión; gestión y prestación de servicios y la actuación inversora. Es una herramienta de planificación a medio plazo, que abarca todas las áreas del departamento (transporte, infraestructura y vivienda) y se integran plenamente en las políticas económicas y sociales del Gobierno.
- **Estrategia española de movilidad sostenible:** Aprobada en 2009 por el Consejo de Ministros, se redacta para referencia nacional y con el fin de conseguir la integración de los principios y herramientas de coordinación que pretenden orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales encaminadas a facilitar una movilidad sostenible y baja en carbono.
- **Estrategia de Movilidad segura, sostenible y conectada 2030 (EN ELABORACIÓN)**

### 1.3. Nivel regional

A nivel de comunidad autónoma, los planes y estrategias de importancia en el ámbito de actuación son los siguientes:

- **Plan de infraestructuras para la sostenibilidad del transporte en Andalucía 2020:** Se establece como instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras, con el fin de conseguir mejorar la eficacia del sistema de transporte y la sostenibilidad en el territorio andaluz.
- **Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad en Andalucía (EN ELABORACIÓN)**
- **Agenda Urbana de Andalucía 2030:** Aprobada por el acuerdo de 18 de septiembre de 2018, del Consejo de Gobierno, Andalucía se une a un movimiento internacional que busca el desarrollo urbano durante los próximos lustros. Este documento tiene dos misiones principales: aprovechar eficazmente las posibilidades de progreso y bienestar de la sociedad en las ciudades, tomar medidas para que los municipios estén preparados para desenvolverse con solvencia ante la complicación que puedan plantear los siguientes elementos: cambio climático, movilidad, desigualdad social y territorial, acceso a la vivienda, crisis económicas y financieras, desafección, presión sobre los recursos naturales, etc.
- **Plan andaluz de la bicicleta 2020:** Este plan pretende apostar en favor de la movilidad sostenible y conseguir un mayor uso de este medio de transporte abordando tanto la infraestructura viaria como temas

relacionados con los aparcamientos, la intermodalidad o medidas de concienciación ciudadana y de gestión.

- **Planes de Transporte Metropolitanos:** Los planes tratan de facilitar y posibilitar la movilidad sostenible en un ámbito metropolitano mediante actuaciones encaminadas a facilitar el acceso a los bienes, servicios y relaciones, de forma que se satisfacen las necesidades de desplazamientos de la sociedad actual y mercancías sin poner en riesgo a las generaciones futuras. De la misma manera que pretende facilitar el desarrollo equilibrado, coherente, armónico y de máxima conectividad de la movilidad en su ámbito.
- **Estrategia andaluza de desarrollo sostenible 2030:** Consiste en un instrumento de orientación estratégica que pretende conseguir la sostenibilidad ambiental, económica y social de las políticas de la Comunidad Autónoma y la colaboración andaluza en el alcance de los objetivos de desarrollo sostenible de Naciones Unidas recogidos en la Agenda 2030.
- **Plan de ordenación del territorio de Andalucía (POTA):** El principal objetivo del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía es el de establecer una propuesta de Modelo Territorial para Andalucía, con la intención de determinar una estructura de organización y funcionamiento del territorio regional en su conjunto.

Dentro del modelo propuesto para la ordenación del territorio regional, el ámbito de estudio se encuentra enmarcado dentro del Dominio Territorial del Litoral Mediterráneo en los municipios costeros extendiéndose hasta Álora, aunque los municipios más interiores

pertenecen, en la mayor parte de su superficie, al Dominio Territorial de las Sierras y Valles Béticos

Sobre estos Grandes Dominios Territoriales se superpone una red de Sistema de Ciudades que constituye un referente fundamental de la Ordenación del Territorio. Los núcleos de la zona de estudio se encuentran enmarcados en dos de los tres niveles de redes urbanas que explican las estructuras territoriales de Andalucía.

El área urbana de Málaga, considerando en el primer nivel como Centro Regional, responde a un modelo clásico de ciudad central dominante, que ha alcanzado un importante grado de complejidad, y que se encuentra en un ciclo del proceso metropolitano en el que la ciudad central empieza a perder peso poblacional y económico relativo a favor de los municipios y núcleos de su primera o segunda Corona Metropolitana.

Exceptuando los municipios de Mijas y Fuengirola que se encuentra catalogados dentro de la red de Ciudades Medias, el resto de los municipios pertenecen al sistema Polinuclear de Centros Regionales.

Dentro de los objetivos del Plan para este nivel del Sistema de Ciudades se redactan los siguientes puntos:

- *“Realización de propuestas de redes de infraestructuras que sean capaces de sustentar los flujos materiales y de información entre cada uno de los Centros Regionales.*
- *Implantación de infraestructuras y servicios de transporte de escala metropolitana en el marco de los respectivos Planes de*

*Transporte Metropolitano, valorando especialmente la promoción del transporte público y el avance hacia una movilidad sostenible, así como las dotaciones que refuercen el papel de Centros Regionales como principales nodos intermodales.”*

- **Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga:** Aprobado por el decreto 308/2009, de 21 de julio, este plan abarca los municipios de Alhaurín el Grande, Alhaurín de la Torre, Almogía, Álora, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Coín, Málaga, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán, Pretende funcionar como instrumento de ordenación de ámbito subregional, definiéndose como un instrumento que pretende formular una política territorial enfocada a los procesos de urbanización que tenga en cuenta, según dicho documento:

*“Cuatro dimensiones básicas de orientación y control:*

- *Dinámicas de urbanización que contribuyan a reforzar un modelo territorial basado en la existencia de una matriz urbana, de un sistema de ciudades, equilibrado y coherente.*
- *Dinámicas de urbanización que repercuten en la pérdida de cohesión social, exigiendo altos niveles de calidad en la formalización de los espacios urbanizados, en cuanto marco físico de la vida cotidiana de todos los ciudadanos.*
- *En relación con la competitividad de las ciudades, porque estas solo pueden sostenerse en un marco urbanístico de sólidas bases infraestructurales y de ordenación física adecuada.*

- *En relación con la sostenibilidad de los procesos de urbanización, reconociendo que la base ecológica del territorio debe ser considerada desde la perspectiva de su responsabilidad en el consumo global de recursos naturales, así como en la creación de condiciones internas de habitabilidad y calidad ambiental.”*
- **Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental:** La versión aprobada mediante el Decreto 142/2006, de 18 de julio, fue declarada nula de pleno derecho por el Tribunal Supremo mediante la sentencia dictada con fecha de octubre de 2015, por lo que este territorio ha quedado sin cobertura de planificación territorial. Si bien, según el **Decreto 143/2017, de 29 de agosto, por el que se acuerda la formulación del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga:**

*“Las determinaciones que conformen el contenido del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga se orientarán, dentro del marco establecido por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, aprobado mediante Decreto 129/2006, de 29 de junio, y por el Plan de Protección del Corredor Litoral de Andalucía, aprobado mediante Decreto 141/2015, de 26 de mayo, a la consecución de los siguientes objetivos generales:*

  - *“Asegurar la integración territorial de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga en el sistema de ciudades de Andalucía y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito en su conjunto.*
- *Reforzar la articulación interna de la red de ciudades medias y la intermodalidad de los servicios de transporte, potenciando especialmente el transporte público.*
- *Establecer propuestas y estrategias dirigidas a fortalecer y articular el sistema urbano continuo del frente litoral, dotándolo de una estructura territorial coherente con el carácter supramunicipal del sistema de asentamientos.*
- *Definir una red de espacios libres de uso público integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y con el sistema de articulación territorial del ámbito.*
- *Establecer criterios de ordenación para los nuevos crecimientos urbanos y para la ubicación de equipamientos, dotaciones e infraestructuras en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto del ámbito.*
- *Identificar, en su caso, las zonas que por su valor estratégico deben ser destinadas al desarrollo de usos y actividades especializadas o para la ubicación de viviendas protegidas, de alcance e incidencia supramunicipal.*
- *Establecer las zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades territoriales, ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos.*
- *Atender y ordenar las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas, hidráulicas y para el tratamiento de residuos.”*

En cuanto a la coincidencia territorial con el ámbito del presente plan lo hace en toda la superficie del municipio de Mijas.

- **Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental–Axarquía:** Aprobado por el Decreto 147/2006, de 18 de julio, este plan de planificación territorial involucra a los municipios de Alcaucín, Alfarnate, Alfarnatejo, Algarrobo, Almachar, Archez, Arenas, Benamargosa, **Benamocarra**, El Borge, Canillas de Aceituno, Canillas de Albaida, **Colmenar**, Comares, **Cómpeta**, Cutar, Frigiliana, Iznate, Macharaviaya, Moclinejo, Nerja, Periana, Riogordo, Salares, Sayalonga, Sedella, Torrox, Velez-Málaga y Viñuela.

Según define el documento principal del **Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental–Axarquía:**

*“La estrategia del Plan se sitúa en la perspectiva de potenciar las oportunidades de la zona y promover otras nuevas, removiendo los obstáculos y aprovechando las ventajas potenciales existentes para apoyar de forma ordenada el desarrollo territorial de este ámbito. A estos efectos, los contenidos del Plan se concretan en un modelo de ordenación dirigido a la consecución de los siguientes objetivos generales:*

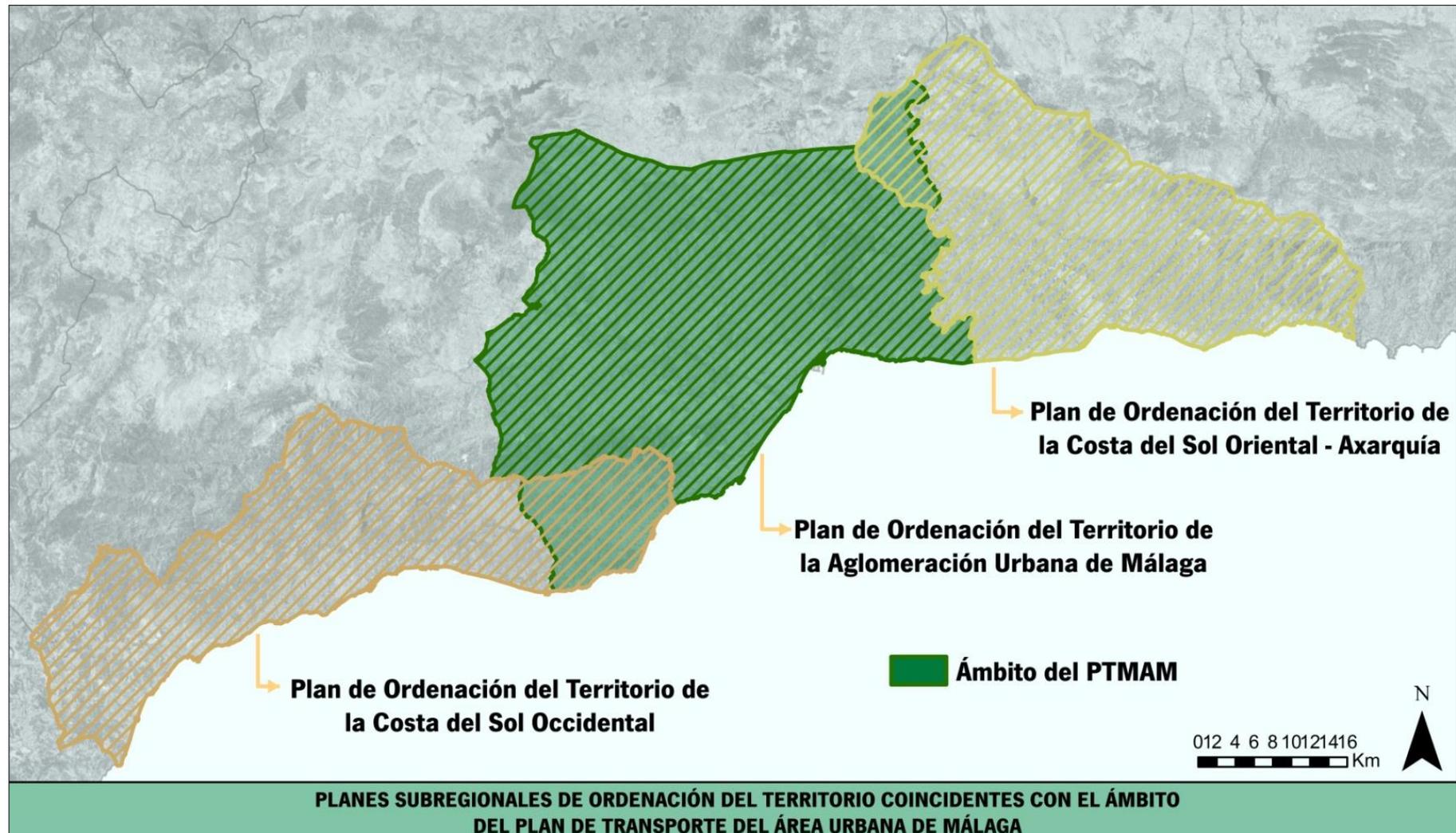
- *Contribuir a una mayor integración del litoral en el eje costero de la Costa del Sol.*
- *Potenciar la articulación territorial interna mediante la mejora de las infraestructuras viarias y de transportes y dotaciones de equipamientos.*

- *Promover un desarrollo ordenado de los usos residenciales, turísticos e industriales del interior de la Axarquía que asegure su adecuada integración en el territorio.*
- *Dotar a la franja litoral de un modelo de ordenación que resuelva las tensiones entre los distintos usos.*
- *Mejorar la funcionalidad del espacio productivo de la agricultura de regadío y su ordenación y propiciar un mayor ahorro de los recursos hídricos.*
- *Proteger y valorizar los recursos ambientales, paisajísticos y culturales del ámbito.*
- *Reducir la creciente incidencia de los riesgos naturales.*
- *Ordenar las infraestructuras del ciclo del agua, energéticas y de telecomunicaciones y establecer las medidas que aseguren la demanda previsible.”*

En cuanto a la coincidencia territorial con el ámbito del presente plan lo hace en toda la superficie del municipio de Colmenar.

A continuación se presentan los ámbitos de los planes subregionales en materia de ordenación del territorio coincidentes con el ámbito del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

Figura 2: Planes territoriales regionales y subregionales coincidentes en el ámbito.



Fuente: Elaboración propia.

## 1.4. Nivel local

Los planes identificados a nivel municipal con incidencia sobre el presente Plan de Transporte por su territorio de actuación son los siguientes:

**Tabla 1: Planes de interés para la redacción del PTMAM.**

| Tipo                                  | Documento   | Fecha |
|---------------------------------------|---|-------|
| Planeamiento municipal                | PGOU. Plan General de Ordenación Urbanística de Málaga. | 2011  |
|                                       | PGOU Alhaurín de la Torre                               | 2009  |
|                                       | PGOU Almogía  | 2013  |
|                                       | PGOU Álora  | 2005  |
|                                       | PGOU Benalmádena  | 2003  |
|                                       | PGOU Cártama  | 2009  |
|                                       | PGOU Casabermeja  | 2007  |
|                                       | PGOU Coín   | 2011  |
|                                       | PGOU Colmenar   | 2013  |
|                                       | PGOU Fuengirola   | 2010  |
|                                       | PGOU Mijas  | 1999  |
|                                       | PGOU Pizarra  | 2011  |
|                                       | PGOU Rincón de la Victoria                              | 2002  |
|                                       | PGOU Torremolinos                                       | 2016  |
| PGOU Totalán                          | 2005  |       |
| Planes de movilidad Urbana Sostenible | PMUS Málaga   | 2011  |
|                                       | PMUS Mijas  | 2008  |
|                                       | PMUS Benalmádena  | 2014  |
|                                       | PMUS Rincón de la Victoria                              | 2017  |

Fuente: Elaboración propia.

- **Planes Generales de Ordenación Urbanística:** Estos planes ejercen como herramienta para el establecimiento de la ordenación urbanística de la totalidad de un término municipal y organizan la gestión de su ejecución. Estas funciones dependerán de las características del municipio y los procesos de ocupación y utilización del suelo actual y previsible a medio plazo.
- **Planes de movilidad sostenible:** Estos planes se elaboran con el fin de definir la movilidad sostenible en su ámbito municipal, de manera que fomente los desplazamientos de personas y mercancías con el menor impacto ambiental y en salud posible.



**UNIÓN EUROPEA**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



**Junta de Andalucía**

Consejería de Fomento, Infraestructuras  
y Ordenación del Territorio

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO  
DEL ÁREA DE MÁLAGA