



Plan de INFRAESTRUCTURAS del TRANSPORTE y MOVILIDAD de Andalucía (PITMA) 2021-2027

Fase de Diagnóstico
Conclusiones de la Jornada Participativa
Sevilla, 19 de febrero 2020

2021-2027

**Plan de INFRAESTRUCTURAS
del TRANSPORTE y MOVILIDAD
de Andalucía (PITMA)**



Introducción

La Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (CFIOT) ha iniciado los trabajos para la elaboración del Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía, PITMA 2021-2027.

El 19 de febrero de 2020, la Consejería, en colaboración con el área de Evaluación de Políticas Públicas del Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP), promovió una jornada participativa sobre el Plan. Se trataba de una sesión de trabajo en la que participaron representantes de empresas, entes públicos, ciudadanía, colegios profesionales, sindicatos, operadores y empresas de transporte. El área de Evaluación de Políticas Públicas del IAAP dirigió la dinámica participativa y ha sido responsable de recoger la información para la elaboración de las conclusiones. Este documento, por tanto, es el resultado del trabajo conjunto del IAAP y la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

Se elaboró un documento previo a la Jornada en el que la Oficina Técnica del Plan recogió, sistematizó y organizó datos de diversas fuentes internas y externas a la Consejería. Este documento se envió a todas las personas que confirmaron su asistencia a la Jornada.

Los objetivos de la Jornada participativa eran varios. Por un lado, iniciar la gobernanza del Plan, dando la palabra a una gran diversidad de agentes implicados en esta política de forma directa e indirecta. De forma mas concreta, en esta etapa de elaboración del Plan, en la que se está elaborando el Diagnóstico de partida, se pretendía:

- Incorporar datos, informaciones y dimensiones al documento de partida que los distintos agentes pudieran aportar.
- Recoger percepciones y visiones de cómo afecta la realidad descrita (de forma casi cuantitativa) a los distintos sectores implicados, para ampliar la visión del tema y recoger las distintas sensibilidades.

Personas participantes y orden del día

Se invitó a un total de 116 personas pertenecientes a distintos colectivos. Finalmente acudieron 120, con representación de todos los sectores.

Los asistentes se organizaron en torno a cinco grupos; 25 personas provenientes de empresas, 22 de entes públicos, 14 de ciudadanía, 23 de colegios profesionales y 23 de sindicatos y operadores (ver listado de las entidades y organismos participantes).

El orden del día de la sesión fue el siguiente:

1. Bienvenida e introducción. La sesión fue introducida por la Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio y por el Secretario General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio.

2. Presentación del diagnóstico preliminar del Plan. Luis Ramajo, de la Oficina Técnica de Redacción del Plan, hizo una breve exposición del documento de Diagnóstico que se iba a trabajar, exponiendo los principales datos y conclusiones extraídas del análisis y diagnosis realizado hasta la fecha, que anteriormente se había enviado por correo.

3. Inicio y desarrollo de la jornada participativa. La sesión de trabajo colaborativo se estructuró en dos partes, cada una incluía un trabajo individual, un trabajo colectivo en pequeños grupos de reflexión y una posterior puesta común de las conclusiones con un debate final para argumentar las opiniones expuestas.

3.1. En la primera parte se trabajó en cinco grupos diferenciados relativamente homogéneos: uno de empresas, otro de entes públicos, otro de ciudadanía, otro de colegios profesionales y sindicatos y otro de operadores y empresas de transporte. En esta sesión se debatió sobre el análisis de los datos presentados para profundizar si estaban todos los aspectos básicos recogidos y qué temas serían los más importantes o urgentes a abordar.

3.2. En la segunda parte se trabajó en grupos heterogéneos, conformados aleatoriamente, para identificar los principales problemas, necesidades y retos que se deberían abordar en el Plan. Las conclusiones de cada grupo (se detallan en la siguiente sección de este documento) se expusieron en sesión plenaria a todos los asistentes y fueron insumos para el debate final.

4. Debate. Una vez expuestas las conclusiones de cada grupo, una persona del IAAP moderó las observaciones, sugerencias o preguntas. Se produjeron diferentes reflexiones y preguntas que fueron respondidas por el Viceconsejero de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Los resultados obtenidos se recogen para su análisis posterior y se detallan en la siguiente sección de este documento.

5. Conclusiones y cierre de la sesión. Jaime Raynaud Soto, Viceconsejero de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, agradeció el interés y la participación a todas las personas presentes y respondió a las cuestiones planteadas desde el foro.

Resultados del trabajo colaborativo

PRIMERA SESIÓN DE TRABAJO COLECTIVO

1. En la primera sesión de trabajo grupal, se dividió a los asistentes por sectores, en cinco grupos, la organización fue la siguiente:

1. Empresas.
2. Entes Públicos.
3. Ciudadanía.
4. Colegios Profesionales y Sindicatos.
5. Operadores y Empresas de Transporte.

Cada grupo contaba con una persona responsable de coordinar la dinámica de trabajo (IAAP) y otra persona facilitadora (CFIOT) que tomaba notas y que se encargaría, en cada grupo, de exponer en la sesión plenaria las conclusiones del debate mantenido.

En esta primera parte, se planteó a cada grupo las mismas dos preguntas con la intención de que cada sector, dependiendo de su visión de la realidad, pudiera exponer su propia opinión. A continuación se presentan las principales conclusiones sobre la primera pregunta:

¿Hay algún dato, problema, necesidad o elemento de la realidad del ámbito de la movilidad e infraestructuras del transporte en Andalucía que no se haya contemplado en el documento y es importante tener en cuenta a la hora de abordar el Plan?

1. El Grupo formado por las **empresas** consideró que los aspectos no contemplados en el diagnóstico, pero importantes a la hora de abordar el Plan, son los siguientes:

- La necesidad del cambio de modelo energético para cumplir la Directiva de la UE.
- La falta de análisis del uso de los vehículos de movilidad personal.
- La necesidad de la conexión del ferrocarril Algeciras - Bobadilla, y del tren litoral (pasajeros-mercancías).
- La coordinación y potenciación de *nodos logísticos e intermodalidad* y el estudio de la última milla (reparto urbano de mercancías).
- La falta de conectividad entre los ámbitos urbano-interurbano.
- Una memoria económica con los recursos disponibles y el modelo de financiación.
- El impacto de las infraestructuras en la Andalucía vacía y el estudio de la sinergia con el tejido empresarial.
- La falta de profundidad en el estudio de contaminantes.

2. El Grupo formado por los **entes públicos** considera que los aspectos no contemplados en el diagnóstico, pero importantes a la hora de abordar el Plan, son los siguientes:

- La necesidad del cambio de modelo energético para cumplir la Directiva de la UE.
- La falta del análisis de comunicación tecnológica para el apoyo a la movilidad.
- No está bien expresada la escasa interrelación entre municipios de las áreas metropolitanas.
- El efecto de la intermodalidad o la falta de ella.

- La mejora de la red viaria (Estado).
- El mantenimiento de servicios de baja demanda.
- La escasez de ferrocarril.
- La conexión portuaria Huelva-Cádiz-Sevilla.
- La ausencia de corredores ferroviarios.
- La ausencia de puntos de repostaje para las energías de alternativas.
- La falta de los nodos logísticos que no son de la Ley de la Administración de la Junta de Andalucía.
- La escasez de transporte público en zonas litorales e interior.
- La falta de criterios ambientales en concesiones.
- La falta de las carreteras locales de diputaciones.
- La falta de las conexiones con Portugal.
- La falta de conexión ferroviaria Motril-Algeciras (Cádiz) - Almería.
- La necesidad específica de conexión ferroviaria Motril-Granada.
- La falta de zonas exteriores (espera para embarque) para la operación “Paso del Estrecho”.
- La determinación de posibles áreas de descanso para los transportes de mercancías peligrosas.
- La atención a las evaluaciones estratégicas medioambientales.
- La insuficiencia del transporte público en verano en zonas costeras.
- La falta de colaboración interadministrativa.
- La falta de planes de movilidad.
- La regulación de transportes alternativos (VTC...)
- Que el diagnóstico haga referencia a los Objetivos de Desarrollo Sostenible, especialmente el 11 y 13.

3. El Grupo formado por la **ciudadanía** considera que los aspectos no contemplados en el diagnóstico, pero importantes a la hora de abordar el Plan, son los siguientes:

- El transporte no motorizado no está presente en el documento.
- Es un diagnóstico de infraestructuras, no de movilidad.
- Falta el análisis de las vías ciclistas.
- Falta tener en cuenta las necesidades de los usuarios en cuanto a movilidad presente y futura (teniendo en cuenta los cambios que se están produciendo en la movilidad). Poner a la ciudadanía en el centro del debate.
- Análisis de las nuevas tendencias en movilidad y sus oportunidades: nuevas

tecnologías, nuevos vehículos...

- No se han considerado las necesidades del colectivo de personas con discapacidad, que va en aumento por el envejecimiento de la población.
- Se aprecia confusión en el uso del término accesibilidad, que no contempla a las personas con discapacidades. Todos los elementos de la cadena de transporte tienen que ser accesibles. El diagnóstico no dice cómo estamos en accesibilidad de personas con discapacidad.
- Si la reducción de emisiones a 2030 debe ser el 55% según las indicaciones de la Unión Europea y otros organismos internacionales, la movilidad de Andalucía debe diagnosticar cómo estamos de lejos (falta dato de partida).
- No hay diagnóstico sobre el marco legal de la movilidad no motorizada (carriles bici).
- Falta un análisis de los derechos de la ciudadanía en el uso del transporte público.

4. El Grupo formado por los **colegios profesionales y sindicatos** considera que los aspectos no contemplados en el diagnóstico, pero importantes a la hora de abordar el Plan, son los siguientes:

- Relación bidireccional entre Ordenación del Territorio (y Urbanismo) y movilidad (incluyendo infraestructuras para la misma). Falta una reflexión sobre los modelos de crecimiento urbano y cómo condicionan la movilidad.
- Tener en cuenta la economía local para localizar las infraestructuras.
- Se habla de intermodalidad, pero también es necesaria la multimodalidad.
- Relacionar lo macro y lo micro, distintas escalas. Por ejemplo, insertar la movilidad en las ciudades en la movilidad general, facilitar las relaciones, a través de la coordinación interadministrativa.
- Reflexionar sobre la necesidad de reducir la movilidad.
- Considerar lo rural: considerar los caminos como infraestructuras que dan acceso a los servicios u a otras infraestructuras. Considerar la posibilidad de crear un catálogo único, que incorpore diferentes titularidades.
- Recogida de basura. Renovación de la flota cambiando la fuente de energía, con objeto de reducir la emisión de CO₂; utilización de las TIC para optimizar estos procesos.
- Análisis de la A-7. Reflexión sobre la movilidad hacia Marruecos: dotar de servicios adicionales o de medios alternativos. Control del tiempo de conducción.
- Considerar el cambio climático. En su doble componente: adaptación y mitigación.
- Considerar la tecnología en sentido general. Facilitar acceso a la misma, y que sirva para obtener datos.

5. El Grupo formado por los **operadores y empresas de transporte** considera que los aspectos no contemplados en el diagnóstico, pero importantes a la hora de abordar el Plan, son los siguientes:

- El análisis de la movilidad y el transporte turístico especialmente, así como el transporte discrecional y escolar.
- La puesta en valor del sistema concesional.
- Políticas de regulación del uso del suelo que favorezcan el transporte público y peatonal.
- Implantación de red de áreas de descanso para mercancías peligrosas.
- Ley de financiación del transporte público.

Como **síntesis** sobre las reflexiones grupales sobre aquellos aspectos más repetidos que se consideran más graves, importantes y urgentes a abordar en el Plan, son:

- La mejora de la conectividad con la población rural para evitar la despoblación.
- Especial mención al tren y a la movilidad alternativa a la motorizada.
- La coordinación administrativa.
- El cumplimiento de la normativa de emisiones.
- La inversión en infraestructuras para la movilidad no motorizada.
- La conservación de las infraestructuras.

A continuación se exponen las conclusiones sobre la segunda pregunta:

¿Qué aspecto de la movilidad e infraestructuras del transporte en Andalucía considera el más grave, importante o urgente a abordar y por qué?

1. El Grupo formado por las **empresas** indica que los aspectos más graves, importantes o urgentes a abordar por el Plan son:

- La conservación de infraestructuras.
- La conexión de las ocho capitales por autovías.
- La conectividad de la España vaciada.
- El transporte público de calidad.

- La mejora del transporte por ferrocarril para mercancías.
- La seguridad vial.
- La investigación e innovación en transporte.

2. El Grupo formado por los **entes públicos** indica que los aspectos más graves, importantes o urgentes a abordar por el Plan son:

- La despoblación. Abordar este problema con la mejora del transporte público y la mejora de las infraestructuras.
- La mejora de las conexiones ferroviarias con puertos.
- La coordinación entre administraciones (especial papel de las entidades locales).
- La actualización del catálogo de carreteras.
- Completar catálogo de red de caminos.
- Tener en cuenta la red provincial.
- La agilización de las tramitaciones medioambientales.
- Dar cumplimiento a los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- La relevancia a la lucha contra el cambio climático.
- El desarrollo de infraestructuras de recarga y acceso del usuario a todo tipo de energías de bajas emisiones (red claramente accesible).
- La red ferroviaria que interconecte la comunidad.

3. El Grupo formado por la **ciudadanía** indica que los aspectos más graves, importantes o urgentes a abordar por el Plan son:

- La perspectiva ambiental tiene que estar presente en todo el plan (cumplimiento de normativa de emisiones).
- El cambio cultural por la movilidad sostenible (sensibilización, inversión en movilidad sostenible para desincentivar la movilidad contaminante).
- La movilidad sostenible es el fin y las infraestructuras son el medio.
- Es urgente garantizar la accesibilidad universal para personas con discapacidad.
- La inversión en intermodalidad entre modos no motorizados y transporte público.
- La accesibilidad y movilidad en el medio rural. Inversión en ferrocarril convencional.

4. El Grupo formado por los **colegios profesionales y sindicatos** indica que los aspectos más graves, importantes o urgentes a abordar por el Plan son:

- La movilidad activa: mejorar la capacidad de las infraestructuras ciclistas. Urbanizar pensando en la movilidad activa.
- Análisis de la dimensión ambiental (en sentido amplio).
- La integración ferroviaria Macro-Micro (conexión entre diferentes escalas).
- Las TIC y las Smartcities.
- La educación / formación. Incluirlo en las escuelas.
- Conservar lo realizado.
- Conectar zonas productivas con la Red ferroviaria y puertos.
- Enterrar las infraestructuras (menos impacto).
- Apoyar al transporte público.
- Potenciar la red ferroviaria convencional en Andalucía.
- Planificar la ordenación del territorio considerando la movilidad.
- Adaptar a otros usos las infraestructuras viarias con poco tráfico.

En **síntesis**, las reflexiones grupales sobre aquellos aspectos más repetidos que se consideran más graves, importantes y urgentes a abordar en el Plan, son:

- La mejora de la conectividad con la población rural para evitar la despoblación.
- La mejora de la conectividad con la población rural para evitar la despoblación.
- Especial mención al tren y a la movilidad alternativa a la motorizada.
- La coordinación administrativa.
- El cumplimiento de la normativa de emisiones.
- La inversión en infraestructuras para la movilidad no motorizada.
- La conservación de las infraestructuras.

SEGUNDA SESIÓN DE TRABAJO COLECTIVO

La segunda sesión de trabajo grupal se organiza de forma aleatoria, para integrar cinco grupos heterogéneos. En esta sesión el debate se centra en identificar y ponerse de acuerdo sobre los principales problemas, necesidades y retos que se considera que debería resolver este Plan. Los resultados de la reflexión de cada grupo se expusieron en una sesión plenaria a todos los asistentes y se exponen a continuación, según las respuestas a cada pregunta. Aunque se pedía que los grupos sintetizaran en tres los problemas, necesidades o retos, en todos los casos fueron más, por lo que en este documento se recogen todos los descritos:

¿Qué tres problemas o dificultades que enfrenta la movilidad e infraestructuras del transporte en Andalucía debería resolver este Plan?

1. El primer grupo identifica los siguientes problemas:

- La infraestructura ferroviaria: Algeciras - Eje central y Motril.
- Mantenimiento y mejora de la red viaria y provincial.
- La movilidad de la ciudadanía con reducción de emisión de gases efecto invernadero (urbana, metropolitana, rural).
- La falta de conexión de los puertos con la línea ferroviaria (específicamente Motril).
- La descarbonización portuaria.

2. El segundo grupo identifica los siguientes problemas:

- Falta de intermodalidad real.
- Se ha incidido en atender la oferta (más infraestructura, más movilidad) y hay que concentrarse en la demanda (facilitar movilidad sostenible y Ordenación del Territorio).
- El marco normativo no es el adecuado (normativa no adaptada a la nueva movilidad).

3. El tercer grupo identifica los siguientes problemas:

- Mala conexión y estructura ferroviarias.
- Existencia de puntos negros (congestión y siniestralidad).
- Falta de conservación de las infraestructuras viarias.
- Falta de coordinación interadministrativa a nivel competencial.

4. El cuarto grupo identifica las siguientes necesidades:

- Congestión urbana por exceso de vehículos privados.
- Falta de vertebración y cohesión territorial (necesidad de coordinación con las otras infraestructuras y dotaciones: centros de salud, infraestructuras energéticas...).
- Falta de dotación presupuestaria de los planes (llevamos desde el 97 con Planes de Infraestructuras) y por tanto falta de ejecución.
- Falta de infraestructuras de movilidad sostenible.

5. El quinto grupo identifica los siguientes problemas:

- Coordinación interadministrativa (descoordinación actual).
- Falta de intermodalidad en el transporte de mercancías y pasajeros.
- Déficit en conservación de carreteras secundarias.
- Marco común - homogenización del transporte público en las ciudades.

Los **problemas más repetidos** fueron:

- La falta de conservación de las infraestructuras.
- La descoordinación interadministrativa.
- La escasa intermodalidad.
- La falta de movilidad por medios sostenibles.
- Las carencias en infraestructura ferroviaria.

¿Qué tres necesidades o carencias identifica en la movilidad e infraestructuras de transporte en Andalucía, que debería resolver este Plan?

1. El primer grupo identifica las siguientes necesidades:

- Definir qué es una Obligación de Servicio Público en transporte y movilidad.
- Insuficiencia de la red de recarga de energía.
- Falta de suficientes corredores multimodales reservados de transporte colectivo con integración tarifaria.
- Interconexión ferroviaria social y económica entre ciudades.
- Cumplimiento de la Instrucción Técnica 052 sobre recarga de vehículos eléctricos.
- Detección de puntos calientes de contaminación.
- Potenciación del nodo logístico intermodal Algeciras - Bailén.
- Conexión Andalucía - Levante.
- Necesidad de coordinación administrativa en la elaboración del Plan.

2. El segundo grupo identifica las siguientes necesidades:

- Mejorar la información (catálogos, datos sobre movilidad, tecnología).

- Apostar por una buena red ferroviaria.
- Mejorar el transporte público (debe ser eficaz, competitivo y fiable).
- Visión conjunta del transporte público (unidad tarifaria, medios de pago).

3. El tercer grupo identifica las siguientes necesidades:

- Áreas de descanso para mercancías peligrosas.
- Estudio global de movilidad para Andalucía.
- Mejora e integración de las infraestructuras rurales.
- Definición de las Obligaciones de Servicios Públicos (OSP).

4. El cuarto grupo identifica las siguientes necesidades:

- Vías multimodales. Plataformas reservadas para el bus/VAO y Freeways de ciclistas (interurbanos).
- Intercambiadores de transporte para mercancías e intermodalidad en la última milla.
- Protección de los consumidores y usuarios de los distintos modos de transporte (gestión integral de los modos de transporte, con especial atención a la intermodalidad del transporte público con la movilidad activa).
- Canalización de forma sostenible de los flujos turísticos y de mercancías que llegan: electrificación de puertos y dotación de conexiones sostenibles.
- Mejora de paradas de taxis y VTC (sombra, espacio...) para mejorar la atención al público.

5. El quinto grupo identifica las siguientes necesidades:

- Garantizar la accesibilidad en las zonas rurales y medidas para evitar el abandono.
- Necesidad de planificación para el acceso fácil a las energías alternativas para transporte público.
- Necesidad de un modelo ferroviario eficaz para toda Andalucía.

Las necesidades o carencias principales serían:

- Falta de vías multimodales (transporte motorizado, ciclista, peatonal, etc.).
- Carencias en el transporte público (debe ser eficaz, integral, competitivo, fiable y conectado con la movilidad activa).

- Falta de accesibilidad de las zonas rurales y de medidas para contrarrestar el abandono y la despoblación.
- Carencia de un modelo ferroviario eficaz con una mayor interconexión entre ciudades.
- Escasez de infraestructuras para vehículos de movilidad sostenible.

¿Qué tres retos de la movilidad e infraestructuras de transporte en Andalucía debería resolver este Plan?

1. El primer grupo identifica los siguientes retos:

- Educación y sensibilización de la ciudadanía.
- Compromiso de la propia Administración con el cambio climático. Dar ejemplo.
- Cambio del modelo energético para ayudar a controlar el cambio climático.
- Ley de movilidad sostenible con planes de movilidad en zonas de alta concentración de personas (polígonos...).
- Monitorización de indicadores reales de la movilidad en Andalucía.
- Incluir a las universidades en la elaboración del Plan.
- Mejora de la sostenibilidad del sistema de transporte.
- Mantenimiento y mejora del sistema viario.
- Frenar la despoblación.

2. El segundo grupo identifica los siguientes retos:

- Red integrada. Debe incluirse de forma prioritaria la movilidad activa.
- Ajustar las políticas de movilidad y de infraestructuras a las de la Unión Europea (Objetivos en el nuevo Marco Financiero FEDER).
- Política tarifaria, unión tarifaria (incentivando el transporte público).

3. El tercer grupo identifica los siguientes retos:

- (Inversión+Desarrollo+innovación)+Educación +Formación.
- Cómo reducir al 55% las emisiones de transporte en 2030.
- Unir la transversalidad de toda la normativa con criterios de sostenibilidad.

4. El cuarto grupo identifica los siguientes retos:

- Uso de nuevas tecnologías para mejorar el transporte (big data, regulación de semáforos...).
- Reducción de la siniestralidad.
- Adaptar las infraestructuras para los nuevos vehículos eléctricos y autónomos (se puede tomar como modelo la experiencia del American Planning Association).
- Nuevas tecnologías de sharing de diferentes modos (coche, bici, patinetes...): debe regularse para su integración correcta en la ciudad.
- Necesidad de integrar la planificación de infraestructuras en la Ordenación del Territorio, prácticas como las viviendas irregulares o las macromanjanas (ejemplo en Barcelona de Salvador Rueda) distorsionan la planificación de infraestructuras.
- Conexión interna de los anillos periféricos (coronas metropolitanas), no solo con la ciudad central.
- Aplicar todos los retos descritos a la accesibilidad universal (personas con discapacidad).

5. El quinto grupo identifica los siguientes retos:

- Cumplimiento de compromisos y las normativas ambientales (reducción de la huella de carbono).
- Elevar el porcentaje de movilidad activa.
- Incorporar la economía circular en la construcción de infraestructuras de transporte.
- Convertirnos en la plataforma logística sostenible del sur de Europa.
- Optimizar recursos tecnológicos y su aplicación a las infraestructuras, el transporte y la movilidad.

En resumen, **los principales retos son:**

- Cambio en el modelo de movilidad que persiga el control y la mitigación del cambio climático.
- Frenar la despoblación de las zonas rurales.
- Uso de nuevas tecnologías en el ámbito de la movilidad.
- Integración tarifaria y de información para incentivar el transporte público.
- Favorecimiento de la movilidad activa (bicicletas, peatones, etc.).
- Educación y sensibilización de la ciudadanía en movilidad sostenible.

Conclusiones: principales problemas, necesidades y retos

- Los principales **problemas** se centraron en la conservación de las infraestructuras, los problemas de coordinación interadministrativa, la escasa intermodalidad, y la falta de movilidad por medios sostenibles.
- Las principales **necesidades** identificadas se refieren a la falta de vías multimodales, la falta de accesibilidad de las zonas rurales, la carencia de un modelo ferroviario eficaz y la escasez de infraestructuras y servicios para la movilidad sostenible.
- Los principales **retos** se relacionan con el cambio del modelo de movilidad en aras de mitigar el cambio climático, el freno de la despoblación, el uso de nuevas tecnologías y el favorecimiento de la movilidad activa.

Aportaciones finales y cierre

Se abrió el turno de palabras al conjunto de personas participantes que estuvo atendido por:

- Jaime Raynaud Soto, Viceconsejero de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.
- Andrés Gutiérrez Istria, Secretario General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio.
- Enrique Manuel Catalina Carmona, Director General de Infraestructuras.
- Mario Muñoz-Atanet Sánchez, Director General de Movilidad.
- María del Carmen Compagni Morales, Directora General de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

Algunos participantes hicieron comentarios, reflexiones y preguntas:

- Desde el Puerto de Algeciras se subraya el hecho de que si bien las conexiones ferroviarias con las infraestructuras del Estado no dependen de la Comunidad Autónoma, sí sería importante constituir algún tipo de grupo de trabajo que permita

una mayor comunicación y traslado al Estado de las necesidades existentes en esta materia.

- Se pregunta si se tiene previsto modificar el POTA, en vigor desde 2006, y otro tipo de normativas que llevan muchos años vigentes.
- Desde Greenpeace se aprecia que hubiese sido necesario un mayor espacio de tiempo para la participación efectiva. Asimismo, se pregunta qué se va a hacer para reducir las emisiones derivadas del transporte.
- Se plantea la posibilidad de solicitar a los Ayuntamientos y municipios con mayor afección por los problemas de contaminación, la implantación de planes que permitan coordinar esta materia desde la Junta de Andalucía.
- Se pone de manifiesto la preocupación por el desmantelamiento de la red de ferrocarril convencional.
- Se demanda no solo una mayor coordinación entre distintas Administraciones, sino también entre las Delegaciones Territoriales y Servicios Centrales.
- Se reivindica la necesidad de una mejora de la infraestructura en la provincia de Jaén, debido a la falta de red ferroviaria de alta velocidad, la falta de autovías, etc.

Finalmente, toma la palabra el Viceconsejero, Jaime Raynaud Soto, para finalizar la jornada participativa, agradeciendo el alto grado de asistencia y la participación, así como la correcta organización y desarrollo de las Jornadas.

Destaca que se pretende que el PITMA sea un plan realista, que realmente se ejecute aquello que se prevea, y que sea ambientalmente sostenible.

Anuncia que en marzo se prevé la publicación de un decreto en materia de simplificación administrativa de carácter transversal a toda la Junta de Andalucía, y se pretende que el debate parlamentario sobre la reforma de la Ley del Suelo comience este mismo año.

En materia medioambiental, comenta que la Consejería está poniendo en marcha el sello verde, un compromiso autoimpuesto que está por encima de las exigencias legales de reducción de emisiones.

También se está trabajando en la creación de una aplicación que permita aunar toda la información necesaria para el desplazamiento de la ciudadanía de un punto de Andalucía a cualquier otro (medio más rápido, más económico, lugares de transbordo, horarios, etc.).

En cuanto a Jaén, se está trabajando en la mejora de las infraestructuras y comunicaciones entre los principales núcleos urbanos.

Tras dar respuesta de modo genérico al resto de comentarios, pasa el Sr. Viceconsejero a dar las gracias a todos los presentes y a aquellas personas que han colaborado en la organización del evento y da por clausurada la Jornada.



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento, Infraestructuras
y Ordenación del Territorio

Consejería de la Presidencia,
Administración Pública e Interior

INSTITUTO ANDALUZ DE ADMINISTRACIÓN PÚBLICA