

PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE Y MOVILIDAD DE ANDALUCÍA PITMA 2021-2030

INFORME DEL PROCESO Y CONTENIDOS DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA

12 de Noviembre de 2021



Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	1/91	





INDICE

1.INTRODUCCIÓN.....	3
2.RESULTADO DEL PERIODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA.....	4
3.ALEGACIONES RELATIVAS AL PITMA 2021-2030. MODIFICACIONES PROPUESTAS.....	6
3.1.Consideraciones previas.....	6
3.2.Alegaciones de carácter general.....	8
3.3.Alegaciones de otras Consejerías de la Junta de Andalucía con temática sectorial.....	13
3.4.Movilidad y transporte metropolitano.....	20
3.5.Movilidad Activa.....	24
3.6.Infraestructuras viarias.....	29
3.7. Infraestructuras ferroviarias no metropolitanas.....	48
3.8.Transporte público de personas por carretera.....	50
3.9.Puertos, áreas logísticas y transporte de mercancías.....	51
3.10. Sensibilización y formación en movilidad y otras alegaciones.....	60
4.ALEGACIONES RELATIVAS AL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.....	61

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

ANEXO II. TABLA RESUMEN DE ALEGANTES Y ALEGACIONES

ANEXO III. MODIFICACIONES EN LOS DOCUMENTOS DEL PLAN.

Pag- 2

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	2/91	





1. INTRODUCCIÓN.

Mediante Acuerdo de 21 de mayo de 2019 del Consejo de Gobierno, se aprobó la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía como instrumento estratégico y de coordinación de las políticas sectoriales en materia de infraestructuras del transporte y la movilidad.

El citado Acuerdo recoge en su apartado quinto el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan, que corresponde a la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio a través de la Secretaría General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio.

Por Acuerdo de 2 de febrero de 2021, del Consejo de Gobierno, BOJA Núm. 24 de 5 de febrero de 2021, se modificó el ámbito temporal del citado Plan ampliándose su alcance hasta el año 2030.

Una vez redactada la versión preliminar del Plan, la tramitación ha de ajustarse a lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Asimismo es preceptiva la evaluación ambiental estratégica, ajustada a las disposiciones de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

Por ello se dictó Resolución de la Secretaria General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio por la que se somete a los trámites de audiencia e información pública el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021-2030, de fecha 15 de julio de 2021, publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía núm 140, el 22 de julio de 2021.

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

- La página web de la Consejería de Fomento , Infraestructuras y Ordenación del Territorio (<https://juntadeandalucia.es/organismos/fomentoinfraestructurasyordenaciondelterritorio/areas/infraestructuras-movilidad/pitma.html>),
- El Portal web de la Junta de Andalucía (<http://www.juntadeandalucia.es/>).
- El Portal de Transparencia de la Junta de Andalucía (<https://juntadeandalucia.es/servicios/participacion/todos-documentos/detalle/224460.html>)

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

Se ha dado trámite de audiencia a la Administración General del Estado, a las Diputaciones Provinciales de Andalucía, a las Asociaciones más representativas de municipios y provincias en la Comunidad Autónoma de Andalucía y a las restantes Administraciones y Entidades Públicas afectadas en razón de su competencia, así como a otros colectivos sociales relacionados con la materia. Se adjunta anexo con la relación de entidades.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	3/91	





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

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

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

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

2. RESULTADO DEL PERIODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA.

El periodo de Información Pública finalizó el 25 de septiembre de 2021.

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

Se han recibido escritos de alegaciones hasta el día 8 de octubre, mayoritariamente por vía telemática y el resto en los registros presenciales señalados en la Resolución de la Secretaria General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio, publicada en BOJA.

En conjunto, se han recibido 57 escritos en respuesta a la Información Pública o al trámite de audiencia, de los cuales 52 de ellos presentan alegaciones propiamente dichas. Los otros cinco indican que no tienen alegaciones que realizar. En estos 52 escritos pueden concretarse un total de 214 alegaciones.

Alegantes	Nº de alegantes	Nº de alegaciones
Administración Local	15	43
Junta de Andalucía	8	51
Administración central	2	5
Asociaciones	9	26
Sindicatos	1	15
Grupos políticos	2	5
Particulares	2	11
Empresas privadas	3	3
Otras Entidades Privadas	8	46
Otras Entidades	3	9
Total	52	214

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	4/91





De estos 52 escritos, hay dos que no presentan alegaciones en sentido estricto, que supongan cambios en el Plan, solo expresan sugerencias o recomendaciones (es el caso de la Diputación de Cádiz o el Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas). No obstante las sugerencias de las mismas se han considerado como alegaciones y se responden.

Algunas de las alegaciones están expresadas en términos generales (sin concretar), y otras son varios aspectos de detalle que englobamos en una única alegación por tratar una misma cuestión. Todas ellas se responden y consideran.

Mención expresa merecen las alegaciones que piden una modificación completa del PITMA, con una nueva redacción, por considerar que existe una incoherencia entre los objetivos de sostenibilidad marcados y las actuaciones previstas (caso de las asociaciones ciclistas).

Una parte significativa de las alegaciones plantean modificaciones que afectarían a las inversiones previstas, generalmente con peticiones muy concretas, como solicitar la incorporación de nuevas actuaciones en infraestructuras al plan, o para solicitar que se programen o al menos se prioricen actuaciones. Una parte significativa de estas alegaciones se refieren a infraestructuras de competencia estatal, previstas en el Plan de Infraestructuras, Transportes y Vivienda (PITVI), que son mencionadas en el PITMA, pero que no pueden ser objeto de programación.

Varios alegantes (Confederación de Empresarios de Jaén, Asociación Provincial de Constructores y Promotores de Málaga, FADECO y Confederación de Empresarios de Andalucía) realizan alegaciones semejantes relativas a la falta de concreción de inversiones en cada Programa, inversiones por fuentes financieras, disponibilidad de un banco de proyectos, priorización de actuaciones y provincialización de las mismas e incentivar la colaboración público privada.

Hay cuatro alegantes al Estudio Ambiental Estratégico, y dos al Documento de Valoración del Impacto en la Salud. No obstante, por su contenido, algunas alegaciones al texto del Plan se asumen mediante modificaciones en el texto del Estudio Ambiental Estratégico.

Por materias, se observa una especial preocupación por incidir en mayor medida en las infraestructuras y servicios ferroviarias pese a que, salvo los que prestan servicios metropolitanos, no son en la actualidad competencias que ejerza la Junta de Andalucía.

Seis alegantes se refieren a los objetivos y medidas relativas a la movilidad activa, pidiendo el desarrollo de programas específicos en esta materia, mayor inversión, o alinearse con los objetivos europeos y planes estatales.

Algunas alegaciones plantean cuestiones fuera del ámbito competencial del PITMA 2021-2030. En la mayoría de los casos son de competencia estatal, aunque también algunas son de competencia local, o de otras Consejerías de la Junta.

También hay alegaciones que solicitan líneas de subvenciones que quedan igualmente fuera del ámbito del Plan.

Del total de las alegaciones presentadas han sido aceptadas 61, lo que ha conllevado realizar cambios en la documentación del Plan, ya sea en el propio PITMA 2021-2030, en el Estudio Ambiental Estratégico o en el Informe de Valoración de Impacto en la Salud.

Las modificaciones realizadas son actualizaciones y matizaciones en algunos datos del diagnóstico,

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	5/91	





algunas referencias nuevas en el marco estratégico, objetivos y líneas estratégicas, correcciones en el texto del capítulo de presupuesto, ligeros cambios en los indicadores, listado de planificación concurrente, y adiciones en los textos de los Programas. El Estudio Ambiental Estratégico y su Anejo de Incidencia en el Cambio Climático también se han modificado, añadiendo algunas cuestiones, sobre todo en materia de adaptación, interacciones ecológicas, infraestructura verde y nuevas medidas.

En el anejo II a este informe se incluye una tabla con la relación de escritos recibidos, alegantes y alegaciones, detallando el sentido de la respuesta, y si dan lugar a modificaciones en el texto del Plan, en su Estudio Ambiental Estratégico o Valoración de Impacto en la Salud.

Todas las alegaciones están identificadas en la tabla mediante un código numérico que identifica al alegante y a la alegación (X.Y).

La Resolución de cada alegación se expresa en los siguientes términos: Aceptada, Rechazada, Recogida, Considerada o No procede. Las alegaciones recogidas, son aquellas que se entiende que están ya en el propio texto del Plan. Las Consideradas, son aquellas que aunque no motivan una modificación del texto del Plan, se entiende que afectan al desarrollo posterior del Plan, y procede tenerlas en cuenta en este sentido. Las alegaciones que no proceden son aquellas que solicitan cuestiones que no son objeto o competencia del plan.

Las alegaciones aceptadas suponen una modificación en los textos del Plan. Para las alegaciones que son rechazadas, pese a ser procedentes, se explica en el Informe las razones que determinan su desestimación. Finalmente, en el Anexo III se incluye una tabla que identifica las modificaciones realizadas en los documentos el Plan (PITMA 2021-2030, Estudio Ambiental Estratégico y Valoración del Impacto en la Salud).

3. ALEGACIONES RELATIVAS AL PITMA 2021-2030. MODIFICACIONES PROPUESTAS.

3.1. Consideraciones previas.

Para una mejor comprensión, el análisis de las alegaciones presentadas, la valoración y respuesta a las mismas, así como las modificaciones resultantes, se abordan por bloques temáticos, respondiendo de forma común para todas aquellas alegaciones que planteen cuestiones sensiblemente similares.

Pero en primer lugar es necesario realizar una reflexión sobre el alcance y el carácter del nuevo Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad en Andalucía, 2021-2030.

El compromiso de desarrollo de actuaciones e infraestructuras que se adquiere viene limitado por la disponibilidad de recursos de los próximos ejercicios. El documento vincula la ejecución de las actuaciones hasta el horizonte 2030 a la disponibilidad presupuestaria y, en especial, a la existencia de Fondos Europeos en el nuevo marco financiero 2021-2027. En este sentido el Plan alinea sus objetivos con los del nuevo marco FEDER y con los del Pacto Verde Europeo, o con los de mecanismos financieros europeos ligados al Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

Tal como se indica en el propio Plan, el documento tiene un **carácter fundamentalmente estratégico**, en el que se definen las diferentes líneas de trabajo y actuación en materia de infraestructuras y de movilidad para los próximos diez años, líneas que han de servir, entre otras cuestiones como soporte y justificación

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	6/91	





para la solicitud y futura asignación de financiación europea. En un momento como el actual, el escenario fiscal y económico **presenta un alto grado de incertidumbre**, lo que no permite determinar, con un grado de verosimilitud razonable, los recursos presupuestarios disponibles a medio plazo.

Así, en el amplio horizonte temporal del Plan, 2030, y con repercusión clara tanto en los programas como en el presupuesto, se opta por realizar una evaluación intermedia y reprogramación al final del primer periodo de ejecución (2021-2025). Se dibuja por tanto el escenario o meta final que se pretende alcanzar en el 2030 en materia de Movilidad e Infraestructuras de Transportes, pero se concretan y presupuestan Programas que responden a los Objetivos y Líneas Estratégicas, abriendo la posibilidad de reconsiderar los resultados y reprogramar para el segundo periodo del plan.

El Plan además prevé varios elementos de desarrollo, algunos ya en redacción o tramitación, que permitirán incidir en varios ámbitos o materias con mayor concreción, sobre todo en aspectos regulatorios, o en planificación de determinados ámbitos territoriales.

Estos serán:

1. La Ley Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles. Este nuevo marco normativo dará soporte a las medidas del Plan en materia de movilidad y transporte, dando prioridad a la lucha contra el cambio climático, el ahorro y la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica. Incidirá en aspectos como la accesibilidad universal, la promoción de la movilidad activa y del transporte público colectivo, la reducción de la movilidad obligada, la ordenación del transporte de mercancías en su última etapa o el impulso al desarrollo tecnológico en el transporte.
2. La “Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030”, que será el documento de referencia que albergue las medidas y actuaciones en materia de movilidad y transporte sostenible y establecerá unas líneas estratégicas de actuación en concordancia con los objetivos de desarrollo sostenible de la Agenda 2030 de la ONU y con el “Pacto Verde” de la Unión Europea. Incidirá en el desarrollo de materias como la Intermodalidad, la educación y sensibilización en materia de movilidad, el I+D+i en transporte o la mejora de los sistemas de gestión.
3. Los Planes de Transporte Metropolitanos. Planes de Movilidad Sostenible. Tendrán por objeto el desarrollo territorializado el PITMA y contendrán, entre otras, las siguientes determinaciones: los patrones de la movilidad en las relaciones entre los distintos núcleos de población del territorio, su reparto modal y las carencias, en su caso, de servicios de transporte público colectivo, vías ciclistas, vías peatonales, así como de infraestructuras y servicios que promuevan la intermodalidad, los objetivos y criterios para el trazado de plataformas reservadas para transporte público colectivo en los tramos interurbanos de competencia autonómica y en los urbanos que sean declarados de interés metropolitano y los objetivos y criterios para el trazado de vías peatonales y vías ciclistas en los tramos interurbanos de competencia autonómica y finalmente un programa de infraestructuras y servicios y un estudio económico financiero.
4. Programa andaluz de vías ciclistas, que revisará el Plan Andaluz de la Bicicleta y lo actualizará, adaptándolo a al nuevo marco normativo y las necesidades actuales de la movilidad obligada y al ciclismo de ocio y turismo. Podrá tener además subprogramas concretos para ámbitos determinados o tipos de ciclismo.

Todos estos documentos están en fase de elaboración.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	7/91	





3.2. Alegaciones de carácter general.

Bajo este concepto se encuentran alegaciones que realizan consideraciones generales, no encuadrables en ninguna de las restantes categorías, y que afectan de un modo u otro a la totalidad del plan.

- FADECO Contratistas.
- Confederación de Empresarios de Jaén.
- Confederación de Empresarios de Andalucía.
- Asociación Provincial de Constructores y Promotores de Málaga.
- SEOPAN.
- Consejería de Hacienda y Financiación Europea. Secretaría General Técnica.
- CONBICI y otras asociaciones ciclistas.
- Ruedas Redondas.
- Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.
- Enrique Baleriola Salvo.

Las alegaciones de la **Confederación de Empresarios de Jaén (19)**, **Asociación Provincial de Constructores y Promotores de Málaga (25)**, **FADECO (32)** y **Confederación de Empresarios de Andalucía (50)** son similares en cuanto a planteamientos generales. Señalan que la concreción presupuestaria del Plan es escasa, al no aportarse un desglose de importes por actuaciones en los programas, y por aportar una programación muy simplificada. Se indica también que deberían en algunos programas detallarse y priorizarse las infraestructuras concretas que han de desarrollarse.

En relación a las inversiones, señalan que falta un análisis provincial, apuntando a que sería necesario introducir factores de ponderación en el reparto provincial de las inversiones, para favorecer a las que hasta la fecha han tenido menos inversiones y presentan mayores déficits.

También en cuanto a las infraestructuras, señalan la conveniencia de efectuar una priorización de inversiones atendiendo a un Análisis Coste Beneficio.

Solicitan así mismo el conocimiento del banco de proyectos existente, al margen de que la información aparezca o no en el PITMA. Indican que disponer de un listado detallado de los proyectos en cartera, así como del grado de progreso de la redacción de los mismos contribuiría no solo a una mejor programación de las actuaciones, sino también a una más elaborada confección de las propuestas empresariales en las oportunas licitaciones públicas.

Se solicita además detallar la estimación en financiación de cada fuente (capítulo 10), y su programación, con especial detalle en los fondos propios, al menos en los primeros años. Indican que es un mínimo exigible un compromiso financiero concreto.

Se pide así mismo un mayor impulso a la Colaboración Público-Privada, incluyendo incluso un Programa específico sobre esta materia.

En relación a la Línea Estratégica 1, de Coordinación entre administraciones (Estado, Local, y otras Consejerías) indican que debería verificarse previamente la voluntad de otras administraciones en esta Coordinación.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	8/91	





Se propone también introducir medidas adicionales, como la simplificación administrativa, incentivos fiscales y mas medidas para reducción de combustibles fósiles.

La **ACP de Málaga** y la **Confederación de Empresarios de Andalucía** añaden además que el PITMA se centra solo en las actuaciones de competencia de la Junta y olvida las de otras administraciones, que son también necesarias.

Sobre estas alegaciones generales, cabe indicar lo ya expresado en las consideraciones previas. El Plan tiene un **carácter fundamentalmente estratégico**, en el que se definen las diferentes líneas de trabajo y actuación en materia de infraestructuras y de movilidad para los próximos diez años, líneas que han de servir, entre otras cuestiones como soporte y justificación para la solicitud y futura asignación de financiación europea. En los Programas (Anexo I) se detallan las medidas a desarrollar y se presupuestan, con mayor o menor concreción según la materia. La obtención de la financiación necesaria, pendiente de resolución, particularmente del FEDER 2021-2027, permitirá determinar las actuaciones que finalmente se desarrollarán.

Un cierto grado de indeterminación es propio de cualquier documento de planificación. No se trata de un programa de inversiones.

En cuanto a la selección de actuaciones y su priorización según un análisis técnico previo de su viabilidad, es necesario indicar que la determinación de las actuaciones a desarrollar dependen claramente de este análisis, tal como se indica en el capítulo 10. La propuesta inicial de actuaciones se ha realizado además con los datos de los que dispone la Consejería (análisis realizados en los Planes de Transporte Metropolitanos, datos de aforos de carreteras, datos de tramos de concentración de accidentes, informes sobre estado de conservación de las carreteras...), y además atendiendo a lo incluido en otros planes, como los Planes de Ordenación Territorial de ámbito Subregional.

En el caso de los Planes de Transporte Metropolitanos, ámbitos donde se concentran buena parte de las inversiones, se realiza un ACB de distintos escenarios o alternativas. Estos Análisis Coste Beneficio se realiza con la metodología de la Guía de Análisis Coste Beneficio de la Comisión Europea. Ello se complementa con una análisis multicriterio. Además de esto, una vez que se implementen cada una de las medidas, sus correspondientes estudios de viabilidad o proyectos en su caso contemplarán también un ACB más pormenorizado.

Tampoco se considera necesario realizar un análisis provincial de las inversiones realizadas hasta la fecha y las previstas, para introducir coeficientes que busquen un equilibrio territorial. El Plan tiene un enfoque regional, que pretende dar respuesta a las necesidades globales del territorio, y que actúa a varias escalas territoriales (articulación regional, áreas metropolitanas, áreas rurales, litorales), intentando dar respuesta al esquema de articulación territorial previsto en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), que no responde a un esquema provincial.

Así por ejemplo, en relación con actuaciones de carreteras son factores principales para la detección de necesidades de inversión en conservación y construcción de carreteras la longitud, estado, configuración, accidentalidad, intensidad y composición del tráfico, etc. Aunque se busca que no se produzcan desequilibrios acusados entre territorios, la inversión en carreteras no se realiza principalmente en base a razones de población total provincial, ya que depende más de otros factores ya mencionados, así como a la distribución territorial de carreteras de otras administraciones (Estatad y Provincial), concentración o dispersión de población, etc.

En relación al banco de proyectos, se trata de un medio para posteriormente ser capaces de ejecutar la

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	9/91	





obras que se encuentren planificadas y por tanto mencionadas en el PITMA, en base a estudios actualizados; se trata de una herramienta interna y por tanto no vemos adecuado que se detalle su contenido en el PITMA. Sin embargo, en la memoria que acompaña cada año a los Presupuestos de la Comunidad Autónoma de Andalucía se hace mención a los proyectos y estudios que se contempla redactar.

Sí se considera en cambio oportuno introducir en el capítulo 10 la previsión de las inversiones según fuentes financieras.

En lo relativo a la inclusión de infraestructuras que no son competencia de la Junta de Andalucía, es necesario incidir en que el Diagnóstico no se limita a las infraestructuras y servicios competencia de la Junta, sino que se extiende a todas las presentes en la Región, independientemente de su titularidad. Así se analizan los servicios de cercanías, o la red ferroviaria, por ejemplo, siendo ambas materias competencia estatal. Las necesidades detectadas en este sentido se expresan en los tres programas de la Línea estratégica 1, en relación a la coordinación con el Estado, la administración local y otras Consejerías. En la LE1P1, por ejemplo, quedan indicadas todas las infraestructuras y servicios de competencia estatal que el Plan considera que deben ser objeto de impulso prioritario.

En relación a verificar la voluntad de otras administraciones para colaborar en los programas de la Línea Estratégica 1, hay que indicar que ya existen mecanismos que habitualmente se aplican, que nunca deberían ser excepcionales. En los informes recibidos sobre el PITMA se constata que dicha voluntad existe.

En cuanto a la Colaboración Público-Privada, se considera que la redacción dada a esta materia en el capítulo 10, más la indicación en los Programas (Anexo I) de las actuaciones que se pueden acometer mediante esta fórmula, es un nivel de concreción adecuado para este Plan.

En relación a otras consideraciones a incluir en el PITMA, como simplificación administrativa, política tarifaria, incentivos, nodos logísticos y infraestructuras de recarga, hay que indicar que el PITMA prevé otros instrumentos de desarrollo donde podrán incorporarse este tipo de medidas, como la Ley Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles, o la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles (previstos en la Línea estratégica 2 del PITMA).

El PITMA apuesta por la implementación de una red de infraestructuras de recarga, tanto en los principales corredores viarios como en las estaciones de transporte público, actuaciones que tienen sus programas específicos.

La **Secretaría General Técnica de la Consejería de Hacienda y Financiación Europea (alegante 37)** realiza observaciones centradas principalmente en el capítulo 10, aunque introduce algunas sobre la complejidad de la estructura del Plan en Objetivos, Líneas Estratégicas y Programas. Detecta algunos errores en la relación de la tabla general de inversiones con los importes que figuran en las tablas, cree conveniente programar los importes de los programas al menos en los dos periodos principales (2021-2025 y 2026-2030), y solicita se expresen en el Plan las cifras que se asignan a cada fuente financiera identificada.

Así mismo realiza algunas observaciones de interés sobre la financiación del plan en el marco actual y las diferentes posibilidades existentes. En este sentido pide la inclusión de determinadas matizaciones en el texto del capítulo 10, sobre el Análisis Coste Beneficio y la colaboración público-privada.

Añade además la necesidad de establecer valores para los indicadores de resultado y realización previstos

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	10/91	





en los Programas. Para el seguimiento, recomienda además incluir la perspectiva de género.

Por último, la Consejería de Hacienda y Financiación Europea recomienda incluir en el Plan los conocidos principios de "quien contamina paga" y "el usuario paga".

Como respuesta, se tienen en general en cuenta las observaciones de la Consejería de Hacienda y Financiación Europea, y se modifican los textos del capítulo 10 para corregir los datos, incluir la tabla de inversiones según fuente financiera, e introducir las matizaciones que se sugieren en los textos.

En relación al seguimiento, se incluye en la nueva versión del Plan, en las fichas de algunos de los indicadores, que en la obtención de los valores se intentará desagregar los valores por género. No se estima en cambio necesario establecer en este momento valores objetivo para cada uno de los indicadores de resultado y realización de cada programa. Estos se establecerán cuando proceda realizar el primer informe de seguimiento.

Los principios indicados se introducen en el Estudio Ambiental Estratégico.

Las alegaciones de **CONBICI (17)** incluyen dos que se refieren a la falta de alineación del PITMA con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (**alegación 17.1**) y con el nuevo marco financiero plurianual 2021-2027 (**alegación 17.2**). Argumentan que estos dos instrumentos apuestan por una transformación del modelo de transporte y movilidad, promoviendo la movilidad activa y la intermodalidad.

Sobre ello cabe indicar que ambas cuestiones se han tenido completamente en cuenta en la redacción del plan, y que los objetivos y líneas estratégicas son plenamente coherentes con ellos. De hecho buena parte de las actuaciones previstas están ya en las propuestas realizadas en esta materia para el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia y para el futuro Programa Operativo FEDER. No existe por tanto incoherencia en este sentido. Las inversiones previstas en materia de movilidad activa, intermodalidad y descarbonización de la Movilidad serán incrementadas en la medida en que se consiga mayor financiación, siempre en coherencia con las Líneas estratégicas del Plan. Las inversiones previstas (para todas las Líneas Estratégicas y Programas) siguen en el Plan un principio de prudencia ante el actual escenario financiero, pero podrán incrementarse tras las Evaluaciones sucesivas previstas.

La **Asociación Ciclista Ruedas Redondas (31)** hace solo tres alegaciones, todas de carácter General, cuestionando la redacción del Plan.

- El documento es obsoleto por no adoptar medidas radicales, por ejemplo abogando por energías renovables, comunidades energéticas.... **Alegación 31.1.**
- La Participación ciudadana ha sido insuficiente. **Alegación 31.2**, coincidente con la **17.9 (CONBICI)**.
- Escasa aplicabilidad y efectividad del Plan, por falta de incorporación de otras administraciones y colectivos. **Alegación 31.3.**

En primer lugar, hay que indicar que el Plan es un documento con carácter sectorial, cuyo alcance se limita al ámbito de la movilidad e infraestructuras del transporte, que son competencia de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Por consiguiente, su capacidad de impacto en el modelo de sostenibilidad global del sistema de movilidad es limitado. El Plan se inserta de forma coherente en un marco donde hay estrategias y planes que inciden también, como los referidos a la Energía, la Calidad del Aire o el Cambio Climático, y no solo a escala regional, sino también nacional y

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	11/91	





Europeo. El Plan no puede determinar (queda fuera de su alcance) que toda la energía consumida en el transporte sea de origen renovable, por ejemplo. Por tanto, se entiende la preocupación del alegante por la necesidad de adoptar medidas ambiciosas, pero estas no corresponden solo al PITMA.

En cuanto a los cauces de participación pública, en el propio Plan se explica cuáles han sido los procesos participativos aplicados. Ya en febrero de 2020, en una fase temprana del procedimiento, se realizaron unas jornadas participativas. Previamente, el documento inicial ya había sido sometido a consultas por el organismo ambiental, para la elaboración del documento de alcance en el procedimiento de Evaluación Ambiental. Y a ello se suma este proceso de Información Pública, en el que además se ha realizado un trámite de Audiencia, en el que se ha consultado a un listado extenso de Asociaciones (Ver anexo). Por tanto, se considera que el PITMA ha seguido los cauces de participación necesarios.

En cuanto a la escasa aplicabilidad y efectividad del Plan, por falta de incorporación de otras administraciones y colectivos, reiteramos que la participación necesaria ha sido cubierta durante los dos años de elaboración del Plan.

El **Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas (alegación 7.2)** sugiere que se cree un Observatorio de la Movilidad en Andalucía.

Puede indicarse que existen distintos organismos vinculados a la movilidad en Andalucía, entre ellos el Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística, órgano colegido según Decreto 132/2014, de 16 de septiembre. Por tanto la propuesta no procede.

Enrique Baleriola Salvo, en su **alegación 1.9**, destaca que el PITMA no hace referencia al capital estudio de la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIReF) de julio de 2020 Spending Review 2019/2020 sobre infraestructuras de transporte, que compendia y resume, a nivel provincial las dotaciones de infraestructuras y las inversiones anuales en las mismas.

Aún reconociendo el interés informativo del documento citado, puede indicarse desde el equipo redactor del PITMA que los factores principales para la detección de necesidades de inversión no se realiza en base a parámetros de distribución provincial, su población total o superficie ya que depende más de otros factores, como la demanda, la concentración y distribución de la población en el territorio, el estado de las infraestructuras preexistentes, los usos productivos, la configuración física del espacio, así como de la situación y distribución territorial de infraestructuras de otras administraciones (Estatal y Provincial), etc, tal como se indicó para otra alegación.

Por ello no parece apropiado basar la planificación principalmente en el total de población provincial o por el histórico de inversiones realizadas en el pasado, sino en base a los factores mencionados y sobre todo, en tiempos de limitaciones presupuestarias, a necesidades concretas detectadas.

Por último, la **Consejería de Presidencia, Secretaría General de Acción Exterior** hace mención a que en el programa LE3P5 de líneas de fomento de empresas del sector logístico se mencionan líneas de incentivos. Por ello indica que esta y otras líneas de actuación que conlleven incentivos deben ajustarse a la normativa europea de competencia (**Alegación 36.1**)

Se toma en consideración la observación, afirmando que este tipo de línea de incentivos solo podrán desarrollarse previo análisis de su compatibilidad con la normativa vigente.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	12/91	





3.3. Alegaciones de otras Consejerías de la Junta de Andalucía con temática sectorial.

Se incluyen aquí las alegaciones sobre temáticas sectoriales concretas, procedentes de otras Consejerías.

- Consejería de Hacienda y Financiación Europea. Dirección General de Energía.
- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Infraestructuras del Agua.
- Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local.
- Consejería de Agricultura, Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos.
- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Oficina del Cambio Climático.
- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Servicio de Calidad del Aire.

La **Dirección General de Energía, Consejería de Hacienda y Financiación Europea**, realiza observaciones y alegaciones al texto del Plan, todas relacionadas con la inclusión de conceptos y medidas de su competencia.

- Incluir la Estrategia Energética de Andalucía 2030, documento actualmente en tramitación. **Alegación 38.1.**

Se incorpora esta Estrategia al Marco Jurídico del Plan, aún estando en tramitación. Ya se mencionaba en el Estudio Ambiental Estratégico, pero ahora se menciona en el propio documento del Plan, añadiendo el texto que propone la alegación..

- Incluir texto sobre "energía" en la Misión, Visión y Valores **Alegación 38.2.**

Se incorpora la palabra "energética" en el quinto de los valores estratégicos del Plan, quedando "Impulsar la intermodalidad como estrategia para mejorar la eficiencia económica, social, territorial y energética del sistema de transporte".

- Actualizar datos de energía con lo último publicado en info-Energía. **Alegación 38.3**

Se actualizan los datos y tablas del Plan y del Estudio Ambiental Estratégico con los últimos datos disponibles publicados en INFO-ENERGÍA. No obstante, los datos en el documento sometido a información pública están actualizados a 2019, y los datos de 2020 no pueden ser considerados representativos, por efecto de las restricciones de la movilidad ante el COVID.

- Revisar los objetivos para reducción de la energía en el transporte, de acuerdo con la Estrategia Energética de Andalucía 2030. **Alegación 38.4.**

Se pide que se modifique el valor meta para 2030 del indicador relacionado con la reducción del consumo de energía en el sector transporte, para adaptarlo al objetivo de la Estrategia Energética de Andalucía 2030. Se había adoptado como valor el 38% que establece en general el PAAC para el consumo de energía primaria, pero se rectifica para fijarlo en un 25% de reducción de la energía final con respecto a la consumida en 2018 por el sector transportes, por coherencia con la Estrategia Energética

- Alinear indicadores con los objetivos establecidos en la Estrategia Energética de Andalucía 2030. **Alegación 38.5.**

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	13/91	





Se pide también que se corrija el valor meta para el 2030 del indicador participación de la electricidad en el consumo energético del sector transporte, para ajustarlo al objetivo que figura en la Estrategia Energética de Andalucía 2030, que es del 7,6%. El equipo de redacción del PITMA considera que un 25% para el 2030 no es un absoluto un valor inalcanzable, dado que depende básicamente de un cambio tecnológico que está en rápido desarrollo, y que sin duda se acelerará en la medida en que los combustibles fósiles se encarezcan. Si se quieren alcanzar los objetivos europeos en materia de eficiencia energética y reducción de emisiones GEI, un 25% en diez años debería ser un objetivo mínimo. No obstante, para ser coherentes con el marco de referencia, se modifica el valor meta para adaptarlo a esta Estrategia.

- Incluir a la Dirección General de Energía como Agente en algunos programas. **Alegación 38.7.**

Se incluye en la nueva versión del Plan a la Dirección General de Energía como Agente en los Programas en los que procede, por su temática. Cada programa tiene un organismo responsable, generalmente un Centro Directivo o Agencia de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, y en el apartado Agente se identifican otras administraciones, instituciones o entidades relacionadas de alguna u otra forma en el desarrollo de las medidas, aunque no son responsables de la misma.

En el seguimiento de indicadores, los Agentes identificados pueden tener alguna relación, pero es el Centro Directivo o Agencia el responsable de obtener los datos de los indicadores y realizar el seguimiento.

- Correcciones en Planificación concurrente **Alegación 38.8**

Se incluye en la nueva versión del Plan, en Planificación Concurrente, la Estrategia Energética de Andalucía 2030, y las Directrices Energéticas de Andalucía, Horizonte 2030.

La **Dirección General de Infraestructuras del Agua de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación y Desarrollo Sostenible** pide que se incluyan en el Anexo de Planificación concurrente los Planes de Emergencia de Presas y Balsas y los Planes Hidrológicos de las Demarcaciones Andaluzas. **Alegación 39.**

Se acepta y se incluye en el Anexo correspondiente, citándolos tal como se solicita en el escrito de alegaciones.

La **Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local** presenta tres alegaciones concretas

- Revisar los textos de LE2.P3 y LE6.P5, para que queden explícito que son programas claramente diferentes. **Alegación 40.1.**

Se acepta la propuesta, y se revisan los textos de ambos programas.

- En LE8.P4, incluir a la Consejería de Turismo como Agente implicado, no como organismo responsable. **Alegación 40.2.**

Se modifica la ficha del programa en el sentido indicado.

- Incluir el nuevo Plan META en la planificación concurrente. **Alegación 40.3.**

Se incluye este Plan en la nueva versión del PITMA, en el Anexo correspondiente.

Proceden por tanto las tres alegaciones y se realizan los cambios en el Documento.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	14/91





La **Consejería de Agricultura, Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos** presenta un extenso documento, en el que hace consideraciones diversas sobre las infraestructuras de transporte y su relación con las inundaciones y las afecciones a los cauces, y propone textos y análisis para su inclusión en el Plan o en su Estudio Ambiental Estratégico. Las alegaciones que afectan al documento del Plan son:

- Incluir en el Diagnóstico del Plan las afecciones a cauces y zonas inundables. **Alegación 41.1.**

Se considera que este tema tan específico tiene mas relación con los contenidos del Estudio Ambiental Estratégico, pero no obstante en el apartado de externalidades de las infraestructuras del transporte (6.8), se introduce en la nueva versión del plan esta cuestión.

- Incluir en los Objetivos, Líneas Estratégicas y Programas la conservación del Dominio Público Hidráulico y de las zonas inundables. **Alegación 41.2.**

No parece necesario incluir esta materia en los apartados propositivos del Plan, entendiendo que ya se encuentran incluidos implícitamente cuando se habla de infraestructuras sostenibles o de bajo impacto ambiental. Hay que tener en cuenta además que el desarrollo de actuaciones que afecten a cauces, dominio público hidráulico o zonas inundables, necesitan de acuerdo con la normativa vigente autorización previa del Organismo de Cuenca, por lo que estos aspectos ya están cubiertos en el desarrollo posterior del Plan. No obstante, se refuerza el tratamiento de estas afecciones en el Estudio Ambiental Estratégico.

- Añadir en el anejo de Planificación concurrente los Planes Hidrológicos y los Planes de Gestión de Riesgo. **Alegación 41.3.**

Se incluyen estos planes en la nueva versión del Plan, en el anexo de Planificación Concurrente.

- Realiza consideraciones a tener en cuenta en el desarrollo de actuaciones en lo relativo a afecciones a cauces y zonas inundables. **Alegación 41.4.**

La alegación aporta un texto muy elaborado sobre estas afecciones, que no obstante son las habituales que se determinan en las autorizaciones que los organismos de cuenca incluyen en las autorizaciones de proyectos que afectan a cauces y zonas inundables. Aún así, se incorporan como medidas preventivas en los textos del Estudio Ambiental Estratégico.

- Consideraciones sobre la calidad de las aguas en los Programas de la LE8 (sistema portuario). **Alegación 41.5.** La Alegación pide que se introduzcan consideraciones generales en relación con la calidad de las aguas y los posibles efectos del cambio climático, con especial atención a la posible subida del nivel del mar, indicándose que “los diseños de los puertos así como sus ampliaciones y/o modificaciones deben plantear una buena recirculación y reciclado de agua entre el mar abierto y la dársena del puerto” y que se considera indispensable “la aplicación de una serie de medidas compensatorias en proyectos de esta índole”.

Estas consideraciones de carácter general son de interés para el Estudio Ambiental Estratégico, pero no resultan de aplicación directa al contenido del Plan. Por tanto se responden con respecto a dicho documento.

- Es necesario establecer limitaciones al glifosato en el control de vegetación. **Alegación 41.6.**

Se incorpora como medida preventiva en los textos del Estudio Ambiental Estratégico. No obstante, se trata de un herbicida que no se utiliza en labores de conservación de carreteras.

- Considerar los aspectos relacionados con las inundaciones en el impacto sobre la Salud. **Alegación 41.7.**

Se introducen consideraciones sobre las inundaciones en el documento de Valoración de Impacto en la

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	15/91





Salud, aunque de forma breve.

Buena parte de estas alegaciones se incorporan y contestan en referencia a las alegaciones al Estudio Ambiental Estratégico.

La **Oficina del Cambio Climático de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático, Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación y Desarrollo Sostenible**, realiza alegaciones relacionadas con el Cambio Climático y la coherencia con el Plan Andaluz de Acción por el Clima, 2021-2030. Se valora muy positivamente la inclusión del PAAC en el marco jurídico de referencia del PITMA, y el cumplimiento de sus objetivos y medidas. No obstante, se realizan algunas alegaciones.

- Se realizan algunas aportaciones en los indicadores relacionados con el cambio climático, y se pide incorporar uno relativo a energías renovables. **Alegación 42.1.**

La alegación destaca la coherencia de los indicadores y sus valores meta para 2030 con los incluidos en el PAAC. No obstante pide introducir un indicador nuevo sobre uso de energías renovables en el sector transporte. No obstante, se considera que el indicador de porcentaje de participación de la electricidad en el consumo energético del transporte puede ser suficiente, en la medida en que también se conocerá cual es la participación de las energías renovables en la producción de energía.

Se solicita también un cambio en la fuente de información del indicador "Volumen de GEI emitido por el tráfico rodado en todas las ciudades de Andalucía de más de 10.000 habitantes", utilizando la aplicación de la Huella de Carbono Municipal (HCM) que gestionará la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático, y que ofrecerá datos anualmente. Se modifica por tanto la fuente en la ficha de indicadores.

- Incluir análisis de vulnerabilidad al cambio climático de las infraestructuras. **Alegación 42.2.**

Se sugiere que se incorpore el análisis realizado en el PAAC sobre este tema, que incluye el análisis de riesgos por el cambio climático en el sector de la movilidad e infraestructuras del transporte. Se acepta la propuesta, y se incorpora en el texto del plan la referencia a dicho análisis del PAAC y un breve resumen del mismo.

En el anejo IV del Estudio Ambiental Estratégico, dedicado a la incidencia en el cambio Climático, se añade un capítulo sobre adaptación, que analiza la vulnerabilidad de las infraestructuras de transporte en Andalucía ante los impactos esperados del Calentamiento Global, y especifica las medidas adoptadas.

Cabe indicar además que los Planes de Transporte Metropolitanos en redacción, en el ámbito de sus competencias, ya abordan el análisis y propuestas en materia de adaptación al cambio climático.

- Incluir un indicador vinculado a la reducción de riesgos derivados del cambio climático. **Alegación 42.3.**

Entre los objetivos estratégicos no se ha incluido un indicador relacionado con la reducción de riesgos debido al cambio climático. La selección de indicadores estratégicos se ha realizado de acuerdo con las fuentes estadísticas existentes, de fácil obtención, que permitan caracterizar los parámetros sobre los que el PITMA actúa. Si durante el seguimiento del Plan se tuviera acceso a nuevos indicadores, como el relacionado con la reducción de riesgos ante el cambio climático, podrán incorporarse.

- Modificar la redacción del OE4, incluyendo el término Resiliente. **Alegación 42.4.**

Se modifica, quedando: "*Desarrollar una red de Infraestructuras para el transporte de personas y mercancías que responda adecuadamente a la demanda de movilidad y que sea sostenible, resiliente al cambio climático, inteligente, segura e intermodal*".

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	16/91





- Falta de alineación de las Líneas Estratégicas con la Adaptación al Cambio Climático. **Alegación 42.5.**

Recientemente se ha creado un grupo de trabajo para incorporar las líneas y objetivos del PAAC a los Planes de Transporte Metropolitanos, por lo que en estos Planes se están analizando estos riesgos y se implementarán medidas encaminadas a la mitigación y adaptación al Cambio Climático. Los objetivos del PAAC, derivados de la legislación europea, son tenidos en cuenta en los citados planes. Los planes además cuentan con el asesoramiento de la Comisión Europea a través del BEI y estos objetivos suponen una prioridad.

En respuesta a la alegación, se incluyen menciones a la adaptación al Cambio Climático en los programas LE2P2, elaboración de planificación basada en criterios de sostenibilidad, y LE3.P3, Líneas de investigación, desarrollo tecnológico e innovación en la mejora de las infraestructuras viarias y LE5P9, relativo a la conservación de infraestructuras viarias. Se completa además la medida del Estudio Ambiental Estratégico relacionada con la adaptación, añadiendo la realización de un estudio detallado de la vulnerabilidad de la red de infraestructuras de transporte de titularidad de la Junta..

- Incorporar algunas de las medidas del Estudio Ambiental Estratégico del PAAC en el del PITMA. **Alegación 42.6.**

Se considera pertinente añadirlas, como un capítulo específico en las medidas previstas en el Estudio Ambiental Estratégico del PITMA.

Estas alegaciones afectan también al Estudio Ambiental Estratégico, por lo que se tratan también en el apartado correspondiente de este informe.

El **Servicio de Calidad del Aire de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación y Desarrollo Sostenible**, realiza peticiones concretas a incorporar al Plan, todas relacionadas con la calidad del aire en Andalucía.

Su informe se inicia indicando que el tratamiento del problema de la calidad del aire y su relación con la movilidad se trata de manera muy superficial en el Plan, lo que le lleva a proponer cambios concretos.

Es necesario indicar desde el equipo redactor del PITMA que en el Plan, en la Diagnósis, se resume la situación de la calidad del aire en un apartado específico (páginas 123 a 127), al igual que se tratan otras externalidades del transporte y la movilidad, como el efecto invernadero o el coste energético, por citar algunos. Se trata de un Plan Sectorial, que no puede hacer un análisis exhaustivo de todos los condicionantes y externalidades. En el Estudio Ambiental Estratégico, además, este tema se trata con mayor extensión.

No obstante, se aceptan la mayoría de las modificaciones que se proponen.

- En el análisis de la situación de partida, incluir frases relativas a la mejora de la calidad del aire. **Alegación 47.1.**

Se modifican los textos propuestos, para hacer mayor hincapié en la calidad del aire.

- Diagnóstico. Modificaciones leves en los Problemas, Necesidades y Retos. **Alegación 47.2.**

Se considera que los textos sobre los que pide modificaciones ya incluían implícitamente la calidad del aire, pero no obstante se modifican.

- Solicita modificaciones en el texto del Objetivo 3, y establecer un indicador de calidad del aire.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	17/91





Alegación 47.3.

Se acepta la propuesta y se añade al final del texto del objetivo 3 la expresión "y a la mejora de la calidad del aire". Se añade además como indicador el número de superaciones debidas al tráfico en la red de vigilancia y control de la calidad del aire, con valor objetivo de 0 para el 2030.

- En el programa LE2 P1 pide añadir un objetivo específico relacionado con la calidad del aire, y modificar la descripción para incluir la mejora de la calidad del aire. **Alegación 47.4.**

Se considera acertada la propuesta, pero para incorporarla al Programa LE2P2, elaboración de una planificación basada en criterios de sostenibilidad e intermodalidad, ya que serán los planes y programas de desarrollo del PITMA los que deberán incorporar el cumplimiento de la Estrategia de Calidad del Aire y sus medidas. El LE2P1 es de desarrollo legislativo, principalmente la Ley Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles, y no es el instrumento adecuado para el desarrollo de medidas concretas en materia de calidad del aire, mientras que los Planes de Transporte Metropolitanos, o la Estrategia Andaluza de Movilidad Sostenible si lo son.

- En programa LE3 P3 pide incluir una medida de investigación en firmes que suponga una mejora en la calidad atmosférica, amortiguación del impacto acústico y el empleo de materiales reciclados. **Alegación 47.5.**

Actualmente el PITMA contempla en la LE5.P3 "Infraestructuras viarias sostenibles" medidas contra el ruido entre las que se incluyen el empleo de firmes adecuados. En este sentido se puede mencionar la experiencia previa realizada en 2019 del proyecto LIFE SOUNDLESS para la mitigación de la contaminación acústica en origen mediante la caracterización acústica y el diseño de mezclas bituminosas sono-reductoras. También se incluye la realización de un proyecto piloto de pavimentos sostenibles e inteligentes. Este proyecto, cuya ejecución se espera durante 2022-2023, tiene ya garantizada una financiación de 60 millones de euros del fondo para la Recuperación para la Cohesión y los Territorios de Europa (REACT-EU) orientados a redirigir esfuerzos hacia una transición baja en carbono de todos los sectores. La mejora de la regularidad superficial y el tratamiento adecuado de la textura superficial de los pavimentos, junto con la mejora de los métodos constructivos, incluyendo material reciclado, puede reducir significativamente las emisiones de CO2 en carreteras, y también de partículas en suspensión. Estas actuaciones se llevarán a cabo con Materiales Asfálticos Sostenibles, Automatizados e Inteligentes (MASAI), los cuales se vienen investigando en colaboración con la E.T.S. de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de la Universidad de Granada.

Igualmente en la LE3.P3 "Líneas de investigación, desarrollo tecnológico e innovación en la mejora de las infraestructuras viarias" ya se contempla entre una de sus medidas "*Potenciar la investigación, el desarrollo tecnológico y la innovación*", en la que de manera genérica tendría cabida la propuesta de investigación de firmes.

No obstante, se añade la frase en el LE5P3, como desarrollo de la medida relacionada con el proyecto piloto mencionada de pavimentos sostenibles e inteligentes.

- En el programa LE4P2 se propone incluir como medida la elaboración de "*Estudios de la contribución del transporte público respecto a la disminución de determinados contaminantes atmosféricos mediante un estudio por escenarios*". **Alegación 47.6.**

No parece procedente incorporar una medida específica de elaboración de este estudio en el propio Programa. No obstante, se considera la alegación, y en la redacción del futuro programa de estaciones de autobús e intercambiadores (Medida 1 del Programa) se incorporará este estudio.

- En el programa LE5 P3 se pide introducir una medida de mitigación de la contaminación lumínica.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	18/91	



**Alegación 47.7.**

Se incorpora esta medida, ya que parece compatible con la instalación de nuevos elementos de iluminación en las carreteras, como los que están previstos para ejecutar con financiación del REACT-EU, que emplean luminarias de bajo consumo alimentadas por energías renovables y baterías, y aumentan la seguridad vial nocturna incrementando la visibilidad y evitando atropellos, a la vez que evitan la dispersión lumínica.

- En programa LE6 P3 se propone incluir la siguiente medida “*Desarrollo de las infraestructuras ciclistas y promover la movilidad peatonal en las zonas donde se detectan las mayores concentraciones de contaminantes ligados al tráfico*”. **Alegación 47.8.**

Esta medida está implícita en la propia descripción del programa, pero se modifica el texto para que sea más explícito.

- En LE7 P1 añadir: “*Diagnóstico de las emisiones acústicas de las Áreas Logísticas y, en caso de ser necesario, la adopción de medidas para cumplir y mejorar los objetivos de calidad acústica en áreas circundantes*”. **Alegación 47.9.**

No se acepta. Es necesario señalar que los proyectos de áreas logísticas están sometidos a Autorización Ambiental Unificada, de acuerdo con el Decreto 356/2010. En este procedimiento de evaluación ambiental se valora entre otros el impacto de las emisiones acústicas, proponiendo en su caso medidas correctoras, por lo que no se considera necesario añadir una medida específica tan concreta dentro de la LE7 P1.

- En LE7 P3 “Distribución Urbana de Mercancías”, se propone incluir la siguiente medida: “*Diagnóstico de las mejoras inducidas por distintos modelos de agregación de microáreas logísticas en el transporte del “último kilómetro con especial incidencia en valores ambientales tales como la calidad acústica, atmosférica y la mitigación de gases de efecto invernadero*”. **Alegación 47.10.**

No se considera viable actualmente realizar este Diagnóstico. Los modelos de agregación citados se trabajan en la actualidad a nivel conceptual, y no tienen todavía una implantación suficiente en los ámbitos urbanos.

- En LE8 P1, transporte marítimo de mercancías. Incluir medidas sobre mejora de la calidad del aire y planes de Movilidad. **Alegación 47.11.**

El Programa LE8.P1 se centra en el desarrollo del puerto de Garrucha, con unas características y uso singulares en el sistema portuario andaluz. Las medidas concretas de intervención sobre este espacio portuario deberán ser sometidas a los oportunos procedimientos de prevención y control ambiental, que ya contemplan la evaluación de la calidad del aire y el posible impacto acústico y el establecimiento, en su caso, de las medidas correctoras, por lo que no se considera necesario incorporar la medida adicional propuesta.

- LE8 P5 “Relación Puerto Ciudad”, se propone incluir una medida adicional: “*Diagnóstico y adopción de medidas en relación con la mejora de la calidad del aire y acústica en el entorno portuario, en la zona de contacto con zonas urbanas de especial sensibilidad tales como zonas verdes, áreas residenciales y áreas comerciales y de servicios*”. **Alegación 47.12.**

El Programa LE8.P5 establece las pautas básicas de actuación para alcanzar al objetivo específico P4 Mejorar la integración de los puertos en las áreas urbanas, a través de una serie de medidas concretas de intervención sobre el espacio portuario que deberán ser sometidas a los oportunos procedimientos de prevención y control ambiental que ya contemplan la evaluación de la calidad del aire y el posible impacto acústico y el establecimiento, en su caso, de las medidas correctoras, por lo que no se considera necesario incorporar la medida adicional propuesta.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	19/91	





El Servicio de Calidad del Aire solicita también algunas modificaciones en las LE9 P1 “Sensibilización de la Ciudadanía” y LE9 P2 “Sensibilización de administraciones y empresas”, alegaciones 47.13 y 47.14, que se contestan en el apartado de sensibilización.

Así mismo, pide modificaciones en el Estudio Ambiental Estratégico que se contestan en el último apartado de este Informe.

3.4. Movilidad y transporte metropolitano.

Se incluyen y responden las alegaciones que se refieren tanto a la movilidad como a las infraestructuras y servicios en ámbitos metropolitanos y urbanos. Sobre estas cuestiones, alegan:

- Enrique Baleriola Salvo
- Plataforma Ciudadana Valencia habitable.
- Asociación Los Dólmenes.
- Ayuntamiento de Pinos Puente.
- Asociación Úbeda por Jaén.
- Confederación de Empresarios de Jaén.
- Plataforma por el tren público almeriense.
- Consejo Andaluz de Colegios Oficiales de Arquitectos.
- Ayuntamiento de Málaga.

El primer alegante, **Enrique Baleriola Salvo** realiza varias alegaciones en materia de movilidad e infraestructuras metropolitanas. La **Alegación 1.5**, pide que se incluyan la demanda y población servida en relación al transporte público en las diferentes Áreas Metropolitanas, para priorizar las actuaciones.

Como respuesta, esta información se recoge en los Planes de Transporte Metropolitanos, que son documentos de desarrollo del PITMA. Contienen un diagnóstico completo, fruto de un amplio trabajo de campo (encuestas, entrevistas, caracterización de la movilidad mediante BIG DATA) en cada uno de los ámbitos, que permiten conocer la demanda de cada uno de los modos de transporte. Asimismo los Programas de estos planes hacen referencia a la población servida de cada una de las actuaciones, enfocadas fundamentalmente al fomento del transporte público y de la movilidad activa.

La **Alegación 1.6** pide que se incluya una referencia expresa a las líneas 2 y 4 del Metro de Sevilla.

La redacción actual del Programa LE5P1 indica en su descripción "*no se renuncia a abordar el resto de la red de metro planificada en Sevilla, o nuevas iniciativas o extensiones en otras aglomeraciones*". Por tanto esta alegación ya está recogida en el documento actual del Plan.

Las Líneas 1, 2, 3 y 4 tienen carácter metropolitano en virtud del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla de 2006. Actualmente se está trabajando en los proyectos en la Línea 3 que unen San Jerónimo con Bellavista, pasando por el Prado de San Sebastián. Asimismo se va a adjudicar en breve el Estudio Informativo de la conexión entre la estación de FFCC de Santa Justa y el aeropuerto de San Pablo (que también contempla el PITMA), y entre otras alternativas plantea la unión con la futura Línea 2.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	20/91	





Además se tiene previsto realizar una extensa campaña de campo durante el periodo 2022 para caracterizar el estado de la movilidad en Sevilla, previa a la elaboración del nuevo Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla. Será este Plan el encargado de actualizar la configuración del transporte público en Sevilla y su área Metropolitana.

La **alegación 1.7** pide que la cartografía de los diferentes metros que aparece en el Análisis de la Situación de Partida sea la de 2020, para todos los casos.

El mapa de la red de metro de Sevilla en 2006 pretende solo ilustrar cual era la red proyectada en el anterior plan de transporte Metropolitano, lo que nos parece de interés. Los mapas a situación 2020 están en el Anexo de Cartografía, con reflejo de lo realizado, lo programado y lo planificado.

La **alegación 1.8** pide que se refleje la situación de la Movilidad en los dos parques tecnológicos de Sevilla.

Como se ha comentado anteriormente, para la comunicación entre Santa Justa y el Aeropuerto se va a redactar un Estudio Informativo.

Además, se tiene previsto realizar una extensa campaña de campo durante el periodo 2022 para caracterizar el estado de la movilidad en Sevilla, que incluye encuestas, aforos, entrevistas, análisis de la demanda de TP, entre otros ámbitos en los parques empresariales, por ejemplo el parque aeroespacial.

En cuanto al parque Tecnológico de Cartuja, la Consejería colabora con otras administraciones de la Junta de Andalucía que están realizando un Plan de Movilidad centrado en Cartuja. Para ese trabajo se van a facilitar los primeros datos de movilidad provenientes de terminales móviles obtenidos mediante tecnología Big Data. Como centro atractor de Movilidad será además tratado de forma específica en el futuro Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla.

La **Plataforma Ciudadana Valencina habitable y la Asociación los Dólmenes** plantean una alegación idéntica (**10 y 11**) referida a las afecciones arqueológicas que puede suponer la construcción de una plataforma reservada para transporte público en el Aljarafe, entre Camas y Valencina.

Sobre ello puede indicarse que recientemente se ha redactado un estudio de viabilidad para conectar Sevilla con Salteras mediante plataforma reservada de transporte público. Dicho estudio ha tenido en cuenta estos factores y contempla el respeto a estas zonas con el objetivo de que sean tenidos en cuenta en la elaboración del proyecto.

Cristina Guzmán Carvajal, actuando como concejal y portavoz del Partido Popular en el Excelentísimo **Ayuntamiento de Pinos Puente**, presenta como única alegación (**14**), la extensión del Metro de Granada hasta Pinos Puente, argumentando su petición.

El PITMA, como documento de planificación, no determina el trazado exacto de estas infraestructuras, y por tanto en la cartografía solo se incluye un esquema de ampliación de la Línea del Metro de Granada. Actualmente se están desarrollando los trabajos del Estudio Informativo de Ampliación del Metro de Granada. Este Estudio contempla diversas alternativas para la ampliación por el norte, sur y centro de Granada. Se tiene previsto que los trabajos, que concluirán con la determinación de la alternativa más viable, estén finalizados a principios de 2022.

La **Asociación Úbeda por Jaén** presenta una alegación solicitando la inclusión del Cercanías de Jaén (**alegación 12.3**).

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	21/91





Los Cercanías son competencia estatal. Se considera que esta propuesta ya está incluida en el Programa LE1P1, de Coordinación con el Estado, y tienen reflejo en la Cartografía. En cualquier caso, las Cercanías serán objeto de estudio en los trabajos que actualmente se están desarrollando para realizar una diagnosis del mapa ferroviario andaluz.

Además, el Plan de Transportes Metropolitano de Jaén ha estudiado las necesidades de este modo y sus conclusiones se han sometido a un análisis coste beneficio. Se proponen algunas medidas relacionadas con el cercanías que deberán ser consensuadas con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, competente en la materia.

La **Confederación de Empresarios de Jaén**, pide en su **alegación 19.3** mayores inversiones en Jaén para transporte urbano y metropolitano.

El Plan incluye una apuesta clara por el desarrollo e implementación de los Planes de Transporte Metropolitanos. Se tiene previsto aprobar el correspondiente a Jaén en Comisión de Redacción, previa a su exposición pública, en el mes de noviembre de 2021. En dicho Plan se ha hecho un diagnóstico pormenorizado de la situación actual del transporte urbano y metropolitano en los municipios de este ámbito. El documento concluye con las principales actuaciones para resolver los problemas detectados en materia de transporte público.

La **Plataforma por el tren público almeriense** realiza tres alegaciones, una de ellas pidiendo que en el LE5.P1 se incluyan nuevas infraestructuras ferroviarias metropolitanas (**33.3**). En concreto la Línea 2 del Tren de la Bahía de Cádiz, la línea Puerto de Santa María-Sanlúcar, los cercanías de Almería, Córdoba y Granada, y la ampliación de cercanías de Málaga.

Hay que indicar, que en el LE1P1, de Coordinación con el Estado ya están buena parte de las actuaciones que se proponen, en concreto las actuaciones en cercanías.

La antigua línea ferroviaria de Sanlúcar de Barrameda al Puerto de Santa María es ya una vía verde acondicionada.

En cuanto a la Línea 2 del Tren de la Bahía de Cádiz, cabe citar de nuevo que la Consejería trabaja actualmente en un análisis y diagnóstico pormenorizado de la red ferroviaria en Andalucía y como resultado se propondrán nuevas actuaciones, a realizar por cada administración competente.

El **Consejo Andaluz del Colegios Oficiales de Arquitectos (alegación 44.1)** alega sobre el Programa LE3P2, indicando que en el mismo se plantea la implantación a modo de prueba de la Digitalización de las infraestructuras de transporte públicas del Metro de Granada y Tren Tranvía de Bahía de Cádiz mediante metodología BIM y creación de una plataforma web colaborativa de integración del Gemelo digital. Se solicita que se indique la razón por la que se han seleccionado estos dos sistemas, y no el Metro de Sevilla (con mayor demanda) o el Tranvía de Alcalá de Guadaíra (en construcción).

La razón sin embargo entendemos que es clara. El Programa plantea iniciar esta actividad de digitalización del servicio de Metro de Granada y del Tren de la Bahía de Cádiz porque son servicios directamente gestionados desde la Junta (AOPJA), sin concesionario. En la medida en que se disponga de resultados y sean evidentes las mejoras en la gestión y servicios, se implantará en el resto de los sistemas, acordándolo con los concesionarios.

Además, la Consejería está trabajando en una Estrategia de Digitalización del Transporte Público en Andalucía. Entre las medidas se encuentran la creación del futuro Centro de Control y Gestión del

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	22/91





Transporte Público de Andalucía, la implantación de la tarjeta única en Andalucía, diversas actuaciones para el pago con dispositivos móviles en el transporte público (virtualización de la tarjeta, pago por identificación,...), implementación de distintos sistemas de información del transporte público en intercambiadores, estaciones y marquesinas, sistemas de recarga por inducción de autobuses o la caracterización de la movilidad mediante datos provenientes de terminales móviles (BIG DATA). Todas estas actuaciones tendrán una repercusión en el conjunto de la población andaluza.

Este mismo alegante sugiere (**alegación 44.4**) que en el LE6.P2, de mejora de la eficiencia energética en los sistemas de transporte público, y que incluye la instalación de estaciones de carga con energía alternativa en las estaciones de transporte público, resulta fundamental para la descarbonización de la red de vehículos de transporte público que esta recarga vaya asociada a una generación de energía eléctrica de carácter renovable.

Cabe indicar que en la actualidad las medidas ya se están implantando así. Las infraestructuras de recarga en las estaciones van ligadas a la instalación de paneles solares en los espacios disponibles. Al margen, en el caso de los Metros, la Energía que se suministra está certificada oficialmente como 100% renovable.

Sobre esta materia, es necesario indicar que se ha creado recientemente la Mesa de Transición Energética de la que esta Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio forma parte, liderando además uno de los grupos de trabajo relacionado con los modos de transporte.

Así, con esta y otras medidas, la Consejería está apostando por la implementación de una red de infraestructuras de recarga con energía alternativa en todo el territorio. Se está estudiando que parte de las fuentes de esos puntos de recarga sean renovables, incentivando también ayudas para la instalación de paneles fotovoltaicos y baterías.

Se añadirá una frase en el Programa en este sentido, aceptando por tanto la alegación.

El **Ayuntamiento de Málaga** realiza alegaciones sobre el Sistema de Transporte Metropolitano dibujado en el PITMA, indicando actuaciones de su propia planificación, que entiende deberían estar en el Plan.

Para la LE4P2. de infraestructuras de apoyo al transporte público, sugiere Incluir los intercambiadores modales previstos en el Plan Málaga Litoral (**alegación 51.5**).

Estos intercambiadores no se han analizado en el Plan de Transporte Metropolitano de Málaga. Además tampoco han llegado alegaciones en plazo por parte del Ayuntamiento de Málaga a este Plan. Su inclusión requeriría un estudio pormenorizado (modelización, análisis coste-beneficio y evaluación de alternativas) debido a la importancia de las inversiones que suponen.

En el Programa LE5P1. de infraestructuras ferroviarias metropolitanas, pide incluir la adaptación de las líneas existentes de Metro para asegurar la conexión de las zonas Este y Norte del Municipio y el Parque Tecnológico de Andalucía, así como incluir la posibilidad de acometer nuevas actuaciones de Metro (**Alegación 51.6.1**). Así mismo, para el LE5P2. pide incluir plataformas reservadas previstas en POTAUM y PGOU (**Alegación 51.6.2**).

Como respuesta, hay que indicar que las actuaciones en materia de transporte y movilidad sostenible se han analizado y propuesto en el ámbito del Plan de Transporte Metropolitano de Málaga, fruto de las necesidades y problemas detectados y tras un pormenorizado ACB y multicriterio una vez estudiadas distintas alternativas (Metro, BRT, plataforma reservada, tranvía). Tal como indica el PITMA, son los Planes Metropolitanos de Transporte los que establecerán las prioridades de actuación.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	23/91	



3.5. Movilidad Activa.

Las alegaciones que hacen referencia a la movilidad activa corresponden en general a asociaciones ciclistas, que se centran no tanto en pedir nuevos itinerarios ciclistas, como en hacer consideraciones sobre la falta de inversiones, el cumplimiento de lo previsto en el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020, la Coherencia con la Estrategia Estatal de la Bicicleta o la inclusión de programas y planes específicos sobre materias conexas en movilidad activa. Otro alegante es una administración local. Así, los alegantes son:

- Asociación Ciclista Vega del Guadalquivir.
- Sociedad ecologista ALWADI-IRA
- CONBICI.
- Acontramano.
- Ayuntamiento de Málaga.
- Consejería de Hacienda y Financiación Europea. Dirección General de la Energía.
- Consejo Andaluz de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación.

Una alegación común a varios alegantes (**ASOCIACIÓN CLUB CICLISTA VEGA DEL GUADALQUIVIR, CONBICI y ACONTRAMANO**) pone de manifiesto varias cuestiones relacionadas con la circulación ciclista por las carreteras y alegan la necesidad de un Programa específico para la adecuación de las carreteras a la práctica de la movilidad activa (**alegaciones 2.1, 17.8 y 24.3**).

Las consideraciones y peticiones pueden resumirse en:

- El PITMA debe contemplar el establecimiento de unos parámetros de diseño, construcción, señalización, mantenimiento y limpieza para el arcén y franja lateral derecha, zona usada para la Movilidad Activa, más estrictos incluso que para el resto de la calzada, puesto que los medios o vehículos que usan son más sensibles a los peligros ocasionados por los defectos en el firme, y a otros factores, por ejemplo, la meteorología. (...)
- El PITMA debe contemplar establecer unos anchos de carril estrictamente suficiente para la circulación en condiciones de seguridad a la velocidad máxima establecida. La reducción de ancho de los carriles sobre los actuales se debe aprovechar para ampliar el arcén y aumentar la seguridad de la Movilidad Activa. (...)
- La circulación de los practicantes de la Movilidad Activa para desplazarse por las carreteras debe tener un tratamiento especial, con especial sensibilidad dentro del PITMA. (...)
- Por ello debe incorporarse a la Línea Estratégica 6 Movilidad sostenible y movilidad activa un nuevo Programa específico para la adecuación de las carreteras a la práctica de la Movilidad Activa, que incluya al menos recuperación, reparación y conservación de arcenes y franja exterior de las carreteras.

Tal como indica la alegación, en la actualidad las carreteras se definen por Ley como “*vías de dominio y uso público proyectadas, construidas y señalizadas fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles*” y por tanto su normativa técnica de diseño no está orientada principalmente a la circulación

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	24/91	





ciclista. No creemos que el documento del PITMA sea el adecuado para incorporar parámetros de diseño, construcción, señalización, mantenimiento y limpieza para el arcén, lo cual ya cuenta con su normativa técnica correspondiente.

El apartado del PITMA dedicado a conservación de carreteras ya incluye la propia conservación de arcenes al ser un elemento de la misma. El diagnóstico del PITMA indica que en la última década se han reducido por la crisis económica las inversiones públicas, también en el mantenimiento de carreteras. No obstante desde 2019 se aprecia una mejoría. El PITMA pone especial énfasis en la mejora de la conservación de carreteras. La gran extensión de la red de carreteras autonómica, superior a los 10.500 kilómetros matriculados, requiere de una acción continua de conservación, lo cual se aborda con los recursos públicos disponibles.

Igualmente el apartado de seguridad vial da cabida a actuaciones donde se ha detectado un problema de accidentes, así por poner un ejemplo ilustrativo, en este momento se encuentran en ejecución las obras de Actuación de Seguridad Vial en el Tramo de Concentración de Accidentes: *Ampliación de Plataforma en Carretera: A-8061, De Pilas a A-49*, en la que se está ampliando la calzada y dotándola de arcenes. Tal como indica el PITMA en su diagnóstico: *“En 2004 la mayoría de la red autonómica estaba formada por carreteras con menos de 7 metros de ancho. En concreto de los 5.593 kilómetros que constituía la longitud de la red autonómica en esa fecha, el 55,5%, se encontraba dentro de este nivel de menores prestaciones. En la actualidad la proporción se ha invertido, y las carreteras con más de 7 metros de ancho y las vías de gran capacidad son mayoritarias dentro de la red, representando casi el 60% del total.”* A pesar de lo realizado son aún muchos los lugares donde seguir mejorando las características de la red viaria dentro de las disponibilidades presupuestarias.

No obstante, se trasladan al Servicio de Conservación de carreteras de la DGI las alegaciones mencionadas para que las tengan en cuenta principalmente en aquellas vías en las que se detecte una mayor intensidad de tráfico ciclista.

En lo que se refiere a la limitación de la anchura del carril destinado a la circulación de automóviles mediante señalización de marcas viales, a la manera de la experiencia piloto realizada por la DGT en Castilla y León para lograr el calmado del tráfico, entendemos que su desarrollo debe hacerse una vez contrastados los buenos resultados y exclusivamente en aquellos tramos con unas características determinadas y siempre en coordinación con la DGT. Se trata de carreteras en buen estado de conservación, que cuentan en su trazado con largas rectas, una anchura que oscila entre los 3 y los 3,5 metros, curvas horizontales de radio amplio, una intensidad media de vehículos no elevada. Este conjunto de factores puede generar en algunos conductores una errónea y peligrosa sensación de control y de seguridad que les puede inducir a sobrepasar los límites de velocidad establecidos para estos tipos de vías. Su ejecución llegado el caso estaría contemplada en la actual redacción del PITMA de manera implícita como una medida de mejora de la seguridad vial.

CONBICI Y OTRAS ASOCIACIONES CICLISTAS realizan una serie de alegaciones referentes al contexto general y Marco Estratégico de la movilidad ciclista.

En su **alegación 17.3**, se expresa que el Plan debe incorporar los criterios de la Estrategia Estatal de la Bicicleta.

Todos los documentos de planificación e incluso los proyectos de ejecución realizan un recorrido por otras planificaciones europeas, estatales y regionales con el objetivo de integrar las principales líneas estratégica y objetivos generales. La reciente Estrategia Estatal de la Bicicleta es un documento centrado en la promoción de esta movilidad en diversas escalas y usos, en la cual no vemos incompatibilidad

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	25/91





alguna con lo previsto en el PITMA, en la escala y alcance en el que este se mueve. Obviamente, en el desarrollo y redacción del Programa L2P3, planificación de actuaciones en vías ciclistas la Estrategia indicada será un elemento de referencia principal.

En su **alegación 17.4** se manifiesta la escasa ejecución del PAB 2014-2020, aprobado en el 2014, y se requiere que el PITMA asuma los compromisos del PAB. En los mismos términos se expresa la **alegación 24.1 (ACONTRAMANO)** y la **alegación 48.2 (Comisiones Obreras)**

Este Plan, redactado por la propia Consejería de Fomento, fue un documento elaborado bajo las premisas existentes en el momento de su redacción, en el año 2014. Desde entonces las estrategias europea y nacional y la propia normativa han sufrido cambios sustanciales, por lo que se trabajará en un nuevo análisis y diagnóstico de las situación actual para una vez detectados los principales problemas, necesidades y retos avanzar en una nueva propuesta de planificación de actuaciones sobre la bicicleta en Andalucía, en el nuevo Programa L2P3. En la redacción del mismo, se partirá de la información y propuesta del PAB, adaptándolas a la realidad actual y al marco de competencias actuales de la Junta de Andalucía.

En su **alegación 17.5**, se requiere que el Plan realice propuestas en movilidad activa y ciclo logística para entornos urbanos.

La planificación autonómica, tanto los Planes de Transporte Metropolitano como distintos estudios e informes de viabilidad realizados en materia de desplazamiento de personas y mercancías, contempla a la bicicleta como uno de los protagonistas para estos desplazamientos, fundamentalmente en ámbitos metropolitanos e interurbanos y aquellos que se configuran como una etapa más del recorrido por su conexión con las principales infraestructuras del transporte (estaciones, paradas de metro o tranvía, intercambiadores, etc) o centros logísticos, fomentando además de esta forma la intermodalidad. Se están planificando vías ciclo peatonales en este sentido a la vez que se está impulsando que los desplazamientos a los distintos centros de trabajo, por ejemplo centros logísticos, se hagan en bicicleta.

El transporte de mercancías en bicicleta en ámbito municipal constituye una competencia del sector, si bien esta Consejería pretende impulsar las conexiones con los principales centros atractores a través de estas vías de carácter metropolitano.

La **alegación 17.6** pide expresamente la inclusión de un Plan de Fomento de la Intermodalidad Bicicleta-TP en Áreas Metropolitanas, y un Plan de Fomento de la Movilidad Peatonal y de creación de áreas de bajas emisiones en las ciudades andaluzas.

En cumplimiento de los objetivos planteados en la Línea Estratégica 2 del PITMA, los Planes de Transporte Metropolitanos (PTM) en redacción ya contemplan el fomento de la intermodalidad y de la movilidad activa, además del impulso de transporte público de cero o bajas emisiones, incluyendo entre sus principales medidas actuaciones en ese sentido. Por su parte, la Ley Española de Cambio Climático ya establece la obligatoriedad de creación de zonas de bajas emisiones para municipios de más de 50.000 habitantes en 2023. Estas zonas de bajas emisiones son contempladas en los citados PTM por su influencia en la movilidad metropolitana, a pesar de ser un competencia municipal, y están siendo modelizadas junto al resto de actuaciones de los planes para diagnosticar sus efectos en la reducción de CO2 y en consecuencia su aportación en la mitigación al cambio climático. Además, se está valorando en algunos de esos planes la posible creación de zonas de bajas emisiones de carácter metropolitano.

En relación a la **movilidad peatonal**, esta alegación de **CONBICI** expresa que *considera necesario incluir entre los objetivos del Plan un Plan de Fomento de la Movilidad Peatonal y de Creación de Áreas de Bajas*

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	26/91	





Emisiones en las principales ciudades andaluzas. También sorprende la ausencia total de medidas para reformar las travesías de carreteras con medidas de calzado del tráfico, teniendo en cuenta su efecto beneficioso en la seguridad vial de peatones y las nuevas tendencias europeas al respecto, puestas de manifiesto en documentos públicos recientes de la DGT. La modernización de la infraestructura no debe entenderse exclusivamente como la introducción de elementos electrónicos de control en las vías, sino en su diferente diseño de base para atender a las necesidades de mejora de la habitabilidad y de disminución del efecto pernicioso de las infraestructuras viarias de gran velocidad cuando éstas atraviesan zonas habitadas.

Un planteamiento similar realiza **Comisiones Obreras en su alegación 48.6.**

Como contestación, el PITMA contempla en las actuaciones a realizar en diversos programas la incorporación de medidas que favorezcan, dentro de las competencias de la Consejería, la movilidad peatonal. En este sentido por ejemplo en la LE5.P9 “La conservación del patrimonio viario. Conservación integral de carreteras y seguridad vial”, se menciona: *“En el caso de la seguridad vial de peatones y ciclistas, en aquellos tramos en los que se presentan tráficos elevados que pueden afectar a esta movilidad, se acometerán actuaciones para segregar el tráfico ciclista y peatonal del tráfico de vehículos automóviles, con la construcción de vías específicas que pueden incluir pasarelas o pasos inferiores a carreteras, con la consiguiente mejora de seguridad vial y conectividad, fomentando una movilidad sostenible, saludable, con reducción de la contaminación y orientada tanto a los desplazamientos diarios como de uso turístico y ocio.”*

Igualmente para las actuaciones incluidas en la Línea Estratégica 5 Programa 7 “Infraestructuras viarias multimodales para favorecer la movilidad en las aglomeraciones urbanas”, se indica que: *“Tratándose de ámbitos de movilidad metropolitana, se buscará siempre la compatibilidad con el transporte público (como la disposición de plataformas reservadas en el viario), la incorporación de vías ciclistas y de caminos peatonales, y la integración paisajística, creando corredores verdes, que se integren en la trama territorial.”*

En la Línea Estratégica 5 Programa 8 “Infraestructuras viarias para la mejora de la movilidad en áreas interiores rurales y en el litoral”, la primera medida que se menciona tiene que ver con la construcción de variantes de población y adaptación de travesías: *“1. Variantes de población. Uno de los objetivos principales del PITMA en materia viaria es la reducción de problemas de tráfico en travesías urbanas, mediante la construcción de variantes o viales de ronda y la adaptación de las travesías urbanas. Se trata de una de las tipologías de actuación en la planificación de infraestructuras viarias con mejor retorno en forma de beneficios económicos y sociales. Dichas actuaciones suponen una mejora del medio ambiente urbano, de los tiempos de desplazamiento para los usuarios de la vía y una reducción de la accidentalidad y de las emisiones de ruido, de gases contaminantes y de efecto invernadero asociadas. Se prevén actuaciones, pendientes de disponibilidad presupuestaria, donde se han detectado necesidades.”*

Al igual que el alegante, consideramos fundamental la potenciación de la movilidad peatonal, pero incluimos en el PITMA, dentro de las limitaciones económicas del escenario actual, medidas que están condicionadas por el propio ámbito de competencia, que es de carácter metropolitano, no municipal.

Una de las alegaciones de la **Consejería de Hacienda y Financiación Europea, Dirección General de la Energía**, pide la inclusión en el Plan de medidas de fomento de la Movilidad Activa, fundamentalmente **peatonal**, como Caminos peatonales, planificación de acerado, Vías Ciclistas a nivel de calle (**alegación 38.6**).

La movilidad peatonal está expresamente tratada en el Programa LE6P3, aunque centrada en la competencia de la Consejería en esta materia, la accesibilidad a los nodos de transporte. Aunque se trata de una competencia municipal, en los Planes de transporte metropolitanos se están realizando estudios de accesibilidad para incentivar y motivar el impulso de la movilidad activa. Procede además lo

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	27/91	





contestado a la alegación de CONBICI.

En cuanto a la colocación de las vías ciclistas a nivel de calle preferentemente, y no de acera, esta es una decisión que debe adoptarse en cada caso según las características de cada calle y de los usuarios potenciales. No hay una solución óptima idéntica para todos los casos.

Los **alegantes Asociación club ciclista Vega del Guadalquivir, Sociedad ecologista ALWADI-IRA, CONBICI y ACONTRAMANO** expresan la necesidad de un Programa específico para Vías Verdes (**alegaciones 2.2, 3.1, 17.7 y 24.2**) integrado en el PITMA.

En 2015 la Universidad de Sevilla y la Fundación Ferrocarriles Españoles (Fundación Vías Verdes) redactó un Programa Estratégico de Vías Verdes en Andalucía, con un completo inventario de vías verdes existentes y de trazados susceptibles de serlo. Sobre ello, proponía actuaciones para su desarrollo.

Más recientemente, la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio elaboró en 2018 un primer Programa de Actuaciones en Vías Verdes de Andalucía que sirvió de base y justificación para el desarrollo programático en la LE6 del PITMA. Este programa propone, entre otras actuaciones, la conexión e integración del territorio andaluz a través de 8 itinerarios que completan los trazados de las Vías Verdes existentes, conectando las distintas provincias andaluzas, el impulso de campañas de sensibilización y diversas actuaciones en infraestructuras asociadas.

Actualmente se pretende actualizar y desarrollar ese programa en base a los objetivos del PITMA, integrándolo en el Programa L2P3, planificación de actuaciones en vías ciclistas.

El **Ayuntamiento de Málaga** también realiza algunas alegaciones relacionadas con la movilidad activa, para reclamar la ejecución de determinados itinerarios ciclistas.

De acuerdo con lo expresado en la **alegación 51.1** en lo relativo a la ejecución del PISTA 2020 y el PAB 2014-2020, *“en la ciudad de Málaga no se ha llegado a ejecutar nada de lo previsto en el Plan Andaluz de la Bicicleta, ni un kilómetro de carril bici, ni siquiera las infraestructuras con claro carácter metropolitano que conectarían la ciudad con Rincón de la Victoria, Torremolinos, Alhaurín de la Torre, Cártama o Almogía”*. Añade en su **alegación 51.7.2** que con respecto a la línea estratégica 6: Movilidad sostenible y movilidad activa, Programa 4: Red de vías ciclistas metropolitanas, el presupuesto de 17.926.000 euros es muy pobre para toda Andalucía. Para el entorno de Málaga, el Ayuntamiento propone un red de 12 itinerarios que *“suman un total de 34,54 km., lo que supone un 68% de la Red prevista (50,77 km.) para su ejecución por la Junta de Andalucía, de los cuales 14,35 km. discurren en su totalidad por carreteras de competencia autonómica”*.

Como respuesta, cabe indicar que en el Programa LE2P3 se plantea un Programa de Vías Ciclistas, que revisará y actualizará los contenidos del PAB2014-2020, que ya cumplió su año horizonte, y se establecerá una nueva propuesta de redes ciclistas metropolitanas.

No obstante, en el Plan de Transporte Metropolitano de Málaga (en tramitación) se ha analizado la red de itinerarios ciclistas metropolitanos y se realiza una propuesta con tres conexiones: Rincón de la Victoria-Málaga, Cártama-Parque Tecnológico-Málaga y Alhaurín de la Torre-Campanillas.

La Consejería dentro de sus competencias, ha decidido iniciar los trámites para la ejecución del MA08 de Málaga. Como consecuencia ya se ha elaborado el Proyecto de Conexión entre Malagueta y Baños de Carmen, primer tramo de la conexión entre Málaga y el Rincón de la Victoria.

Los tres tramos son:

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	28/91	





- MA-05. Alhaurín de la Torre - Campanillas. 13,11 km. Por la denominada Pista de Alhaurín y la MA-5001
- MA-06. Dos tramos:
 - Tramo: Cártama - Parque Tecnológico (Campanillas). 6 km. Por la A-7054.
 - Tramo: Parque Tecnológico (Campanillas) – Málaga (Hospital). 6 km. Por la A-7054, A-7076, MA-405 (Málaga).
- MA-08. Rincón de la Victoria-Málaga. 7,25 km. Por el borde litoral.

Sobre la red cicloturística propuesta en el Plan, el **Consejo Andaluz de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación** identifica que en la cartografía del Plan, la EuroVelo8, ruta Mediterránea, se traza en Cádiz entre los Barrios y Facinas, y no por la costa.

Se confirma que este es el trazado correcto y aprobado, y de hecho se trata de un tramo ya ejecutado y señalizado. los trabajos de ejecución de la EuroVelo 8 en Cádiz están muy avanzados, y ya tienen el trazado decidido.

3.6. Infraestructuras viarias.

Las alegaciones recibidas en relación a las infraestructuras viarias piden generalmente la inclusión de actuaciones concretas entre las programadas por el PLAN, o su priorización. Algunas alegaciones solicitan modificaciones en la Diagnósis.

Se trata generalmente de alegantes institucionales (Ayuntamientos, Diputaciones), aunque también se incluyen asociaciones y empresas. Son los siguientes:

- Enrique Baleriola Salvo.
- Plataforma Ciudadana Valencina Habitable
- Asoc. Los Dólmenes
- Asociación Club Ciclista Vega del Guadalquivir.
- Puerto Seco de Antequera.
- VALGA MEANI, S.L.
- SEOPAN
- Grupo Parlamentario Popular Andaluz.
- Ayuntamiento de Ubrique.
- Confederación de empresarios de Jaén (CEJ)
- Ayuntamiento de de Lebrija
- Ayuntamiento de de Utrera
- Ayuntamiento de Las Cabezas
- Ayuntamiento de Sanlúcar Barrameda
- Ayuntamiento de Trebujena
- Asoc. empresarios de alojamientos de Jaén (TURJAEN)
- Ayuntamiento de De la Garrucha

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	29/91	





- Ayuntamiento de Cuevas de Almanzora.
- Ayuntamiento de Carboneras
- Diputación de Córdoba
- CCOO.
- Confederación de empresarios de Andalucía.
- Consejería de Presidencia, Secretaría General de Acción Exterior.
- Ayuntamiento de Málaga
- Ayuntamiento de Loja.
- Consejo Andaluz de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación.

La primera alegación (1.1) de **Enrique Baleriola Salvo** indica que la descripción de la situación de partida que lleva a cabo el PITMA es incompleta, por el empleo de indicadores no pertinentes. Solicita que se incluyan indicadores, km de vías de alta capacidad / km² de extensión provincial, y km de alta capacidad / población, en las tablas correspondientes y se haga mención de los resultados en el texto, indicando las diferencias existentes en cuanto a dotación de este tipo de capital entre las provincias.

Como contestación, indicar que se puede incluir esta información adicional, aportando más detalle al diagnóstico de partida, pero hay que tener en cuenta que aún siendo un dato interesante no es determinante, ni puede justificar por sí solo el que se dirija el reparto de la inversión provincial para intentar equilibrarlo. La distribución poblacional así como la territorial son determinantes. A modo de ejemplo, a nivel de comunidades autónomas puede observarse como Comunidades con baja densidad de población debido a su amplia extensión y poblamiento reducido, como Aragón, Extremadura, Castilla la Mancha o Castilla y León, presentan alta densidad de autovías por habitante pero baja densidad de autovías en relación a su superficie. Lo opuesto sucede con comunidades de alta densidad de población como Madrid, Murcia o País Vasco. De este dato agregado no puede sin embargo deducirse directamente ninguna necesidad de inversión.

La segunda alegación (1.2) de este alegante indica que el PITMA no incluye indicadores sobre volumen del transporte de mercancías por carretera a nivel provincial, por lo que el Diagnóstico es incompleto.....Por otro lado, el reflejo provincial del tráfico de mercancías ferroviario que sí señala PITMA hace aún más necesario que se incluya igualmente el de carreteras, enormemente más importante en volumen. Se solicita que se incluyan tablas de datos y mapas que señalen los principales flujos provinciales de transporte de mercancías por carretera dentro de Andalucía y de Andalucía con el exterior.

En relación a esta solicitud y en lo que se refiere a carreteras, el conocimiento del uso de las mismas por vehículos pesados es obtenido a partir de las mediciones de los Planes Generales de Aforo que se realizan anualmente en la red de carreteras autonómica y que miden las intensidades de tráfico de los distintos tramos de carretera determinando valores tales como la intensidad media diaria (IMD) y el porcentaje de vehículos pesados aforados en cada estación. De esta forma se conocen cuales son los tramos de carretera que presentan más tráfico de vehículos pesados, un dato adicional que se emplea a la hora de justificar actuaciones de conservación, seguridad vial, mejora o ampliación de capacidad de la carretera.

Como tercera alegación (1.3), se expresa que el Plan no incluye datos descriptivos de la intensidad de tráfico pesado elaborados por el Ministerio en las carreteras de su competencia (mapas de aforos), por lo que el Diagnóstico es incompleto. Se solicita que se incorpore en anexo los datos relativos a los puntos con mayor IMD de tráfico pesado en Andalucía.

Sin embargo, cabe responder que no es objeto del PITMA el análisis de las carreteras dependientes de la

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	30/91





Administración del Estado ni la propuesta de actuaciones en dicha red, a menos que su desarrollo afecte a infraestructuras autonómicas actuales o propuestas. Por ello el análisis pormenorizado de las infraestructuras viarias se centra en las que son competencia de la Junta de Andalucía, de las que como hemos comentado, se analizan los datos de tráfico anualmente.

Como cuarta alegación (1.4), Enrique Baleriola Salvo indica que el Plan no incluye los datos relativos al n.º de Tramos de Concentración de Accidentes. Solicita que se incluya referencia a los datos oficiales del Ministerio en forma de tabla, con indicación de la ubicación de cada TCA en Andalucía.

La Consejería de Fomento CFIOT anualmente elabora un Programa de Seguridad Vial que engloba el estudio de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), tanto de su identificación, como del estudio de las actuaciones propuestas. Por su carácter dinámico, cambiante cada año en función de la accidentalidad detectada, no se incluye un listado detallado de tramos en el PITMA, ya que las actuaciones se van definiendo cada año en función de los datos recogidos y el horizonte temporal del PITMA es 2030.

Hay dos alegaciones con el mismo contenido referidas a afecciones por actuaciones viarias en la zona del Aljarafe Norte. Son las alegaciones de la **Plataforma Ciudadana Valencina Habitable y la asociación Los Dólmenes, alegaciones 10 y 11.**

La alegación solicita que se elimine del PITMA la plataforma reservada de transporte que discurre por el Yacimiento Calcolítico y que se cumpla con el compromiso adquirido por los ciudadanos (respondida en el apartado de Movilidad Metropolitana). Pero además indica que en el Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) "Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE" se recoge la actuación "Aumento de capacidad Salteras-Castilleja de Guzmán A-8077", lo cual según la alegación "nos indica que estamos ante un nuevo intento de desdoble encubierto de la A-8077 bajo la figura de Plataforma Reservada de Transporte".

Es necesario indicar que dicha actuación relativa a infraestructuras viarias, no necesariamente coincidente con la plataforma reservada, solo se menciona en Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE), en su apartado 2 "Otras actuaciones", donde se indica que: "Se incluyen actuaciones que podrían tener posibilidad de beneficiarse en el futuro de cofinanciación con fondos FEDER u otros fondos que puedan obtenerse. En este sentido su inclusión dependerá de las disponibilidades presupuestarias adicionales o de la posibilidad de sustituir a otras actualmente priorizadas en el Plan. Estas actuaciones no se evalúan en el Estudio Ambiental Estratégico". Es decir, en este momento esta actuación no está programada en el horizonte 2030. En caso de que se reactivase la actuación, se actualizaría la revisión del documento teniendo en cuenta todos los antecedentes del expediente y siendo objeto de una nueva información pública.

Se consideraría por tanto la afección a la zona arqueológica, adoptando las medidas necesarias, o incluso su desestimación, si fuese necesario

El **Puerto Seco de Antequera, S.L. (Alegación 8)** pide que se recoja explícitamente en el Anejo N°1, que la mejora del eje transversal Jerez-Antequera Santa Ana contemple la ejecución, durante la primera fase de vigencia del Plan, del desdoblamiento de la carretera A-384, ó su aumento de capacidad en el tramo comprendido entre la estación de Santa Ana y la A-92, para permitir que se complete el desarrollo del Puerto Seco de Antequera, que, como por otra parte se reconoce en el PITMA, es una actuación logística del interés regional.

El Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) "Relación de infraestructuras del transporte analizadas

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	31/91





en el EAE", en su apartado 1 incluye dentro de la LE5.P6-Completar y mejorar los ejes viarios de gran capacidad, la actuación "Aumento de capacidad de la A-384. Tramo: Antequera Santa Ana – A-92 (Málaga). Puerto Seco". Tal como allí se indica: en este momento de elaboración del Plan no es posible conocer qué infraestructuras concretas tendrán financiación del nuevo Programa Operativo FEDER o de los fondos del Next Generation. Es decir, su inclusión en el Anejo del EAE obedece a poder analizar una envolvente de actuaciones que son susceptibles de realizarse, pero no supone que las actuaciones estén programadas en este momento para su ejecución, ya que ello depende de otras variables, incluida la presupuestaria.

La sociedad **VALGA MEANI, S.L. (Alegación 15)** solicita que sean tenidas en cuenta, para el Estudio Informativo de la nueva propuesta de Trazado del Eje Viario del Levante Almeriense y para su posterior realización, tanto el Informe de contestación a sus alegaciones de 26 de noviembre de 2009, del Jefe de Servicio de Carreteras de la Delegación Provincial de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, como el de contestación del mismo técnico, a las alegaciones formuladas por el Ayuntamiento de Garrucha.

Es necesario responder que el estudio informativo mencionado no está aprobado definitivamente y en caso de que se reactivase la actuación, se procedería a la revisión del documento teniendo en cuenta todos los antecedentes del expediente y siendo objeto de una nueva información pública. Actualmente la actuación sólo se menciona en el Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) "Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE", en su apartado 2 "Otras actuaciones", donde se incluyen actuaciones que inicialmente no están programadas ni priorizadas.

SEOPAN (Alegaciones 13) realiza también algunas peticiones generales en materia de carreteras:

- El PITMA debería dejar abierta la posibilidad a una posible implantación del pago por uso en la red de carreteras de gran capacidad de titularidad de la Junta de Andalucía (**13.2**).

Este no es un tema propio de un Plan de Infraestructuras. No obstante, la Junta de Andalucía en la actualidad no es partidaria de imponer más limitaciones cuantitativas a la circulación de vehículos. Asimismo, sobre la medida anunciada por el Gobierno de la Nación sobre la imposición de nuevos peajes en carreteras de su titularidad, esta Administración se ha pronunciado de forma clara y taxativa, en contra de la previsión estatal, de que "Ahora no es el Momento de gravar con mas impuestos al ciudadano".

De conformidad con esta línea institucional y en el marco de crisis económica en que nos hallamos como consecuencia de la pandemia, no parece lo más adecuado imponer nuevas restricciones a la movilidad a través de tasas, que en definitiva recaerían principalmente en los trabajadores y empresas de transportes que requieran más desplazamientos, suponiendo mayores costes de producción y oportunidad para las mismas.

Por otra parte, en cualquier caso, toda medida que se pudiera tomar en este sentido en el futuro deberá estar planificada y consensuada con el resto de las Comunidades Autónomas.

En cuanto a las tasas y tributos que actualmente gravan la circulación, debemos indicar que, la mayor parte de ellos son competencia estatal o local, de modo que ese importe no repercute en las carreteras de titularidad autonómica.

- Escaso protagonismo de los programas LE5.P5 "Mejora de los ejes de gran capacidad autonómicos pertenecientes a la RTE-T" y LE5.P6 "Completar y mejorar los grandes ejes viarios de la red de alta velocidad" (**13.3**).

Ciertamente la inversión prevista actualmente sólo permitiría una ejecución parcial de los ejes

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	32/91





mencionados. En la actualidad aún se desconoce las posibilidades de financiación con cargo a fondos europeos del nuevo marco financiero plurianual 2021-2027 de la Unión Europea, por lo cual se ha limitado el presupuesto inicial de este programa hasta que haya un mayor grado de desarrollo del mismo.

- No se plantea la solución de carreteras 2+1 para abordar la mejora de carreteras convencionales. **(13.4).**

El PITMA recoge la posibilidad de recurrir a la solución de carreteras 2+1. En concreto se indica en el LE5.P6 donde se indica: *“Existen además otras medidas a aplicar en este programa, que aumentan la capacidad de las carreteras en tramos donde se detectan problemas localizados o puntas de tráfico estacionales y semanales, sin recurrir a nuevos trazados, lo que permite obtener un resultado significativo rentabilizando inversiones públicas. Pueden consistir en dotar a la vía de un tercer carril fijo o reversible regulado con señalización variable, mejora de intersecciones o su sustitución por enlaces, construcción de vías de servicio, y otras actuaciones.”*

Así como en la LE5.P8, en la medida de mejoras de la movilidad en la franja litoral y en los itinerarios de acceso a la misma donde se indica nuevamente: *“Este objetivo se instrumentará a través de actuaciones de construcción de autovías, carreteras de doble calzada u otras medidas de aumento de capacidad de carreteras, que permiten actuar donde se detectan problemas localizados o puntas de tráfico estacionales y semanales (como en el acceso estival al litoral), a la vez que obtener un resultado significativo rentabilizando inversiones públicas y limitando la afección al medio. En este último caso las actuaciones pueden consistir en dotar a la vía de un tercer carril reversible regulado con señalización variable, la mejora de intersecciones o su sustitución por enlaces, construcción de vías de servicio, etc.”*

- No se plantean actuaciones de soterramiento de vías urbanas **(13.5).**

El PITMA no contempla explícitamente el soterramiento de vías urbanas. Aunque el texto no descarta esta tipología en actuaciones que así lo demanden, siempre que sean de competencia autonómica. La alegación no especifica que vías en concreto por su problemática serían en su opinión objeto de soterramiento.

- Todos los programas de la LE 5 “Infraestructuras sostenibles e intermodales” deberían contemplar la posibilidad de financiación mediante colaboración público-privada **(13.6).**

En la actualidad se encuentran en distintas fases de elaboración o tramitación una decena de estudios de pre-estructuración para el desarrollo mediante colaboración público privada de diversas actuaciones. El objeto de estos estudios preliminares de Viabilidad es proporcionar una herramienta para valorar la viabilidad de la inversión a realizar mediante la colaboración público-privada, estableciendo una comparación entre las diferentes alternativas. Las distintas actuaciones estudiadas pertenecen a varios programas de la línea estratégica 5.

El **Grupo Parlamentario Popular Andaluz** realiza dos alegaciones relacionadas con las Infraestructuras viarias. La primera es que dentro de la línea LE5P8 infraestructuras viarias en el litoral, se incluya el desdoblamiento de la antigua N-344 desde el aeropuerto de Almería hasta El Toyo (**Alegación 16.1**), y la segunda es Enlazar el denominado Camino Histórico de Bollullos de la Mitación que parte del municipio de Espartinas y conectar lo que falta (500 metros) con la A-49 (**Alegación 16.4**).

La antigua N-344 desde el aeropuerto de Almería hasta El Toyo no es de titularidad autonómica. No forma parte de las competencias de la Junta de Andalucía, y no puede ser objeto de actuación en el PITMA 2021-2030

Por otra parte, la actuación “Conexión de Espartinas con A-49 a través de la A-8059”, se recoge

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	33/91	





actualmente en la línea estratégica 5 programa 7 LE5.P7. “Infraestructuras urbanas multimodales para favorecer la movilidad en las aglomeraciones urbanas” del Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) "Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE" , en su apartado 1 . Cabe dar por tanto la misma respuesta que para la alegación 8.

El **Ayuntamiento de Ubrique (alegación 18)** expresa que la VARIANTE DE UBRIQUE EN LA A-373 PRIMERA FASE Y ACCESO AL POLÍGONO INDUSTRIAL “LA PIEL”, actuación contemplada en el PISTA 2020 y referenciada en el PITMA dentro de LE5.P8. *Infraestructuras viarias para mejoras de la movilidad en áreas interiores rurales y en el litoral*, en la medida de Variantes, dada la situación y peligrosidad de la actual travesía, debe ser considerada prioritaria en la planificación detallada de desarrollo del PITMA, e implementarse dentro de la primera fase de actuaciones.

Analizada la alegación, se concluye que la actuación está efectivamente incluida en la línea estratégica 5 programa 8 LE5.P8. “Infraestructuras viarias para mejoras de la movilidad en áreas interiores rurales y en el litoral Variantes” del Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) "Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE" , en su apartado 1. Por tanto procede dar la misma respuesta que en la alegación 8. Se considera que esta actuación está priorizada en el Plan, pero su ejecución queda condicionada a la existencia de financiación.

La **Confederación de Empresarios de Jaén (CEJ)**, en materia de carreteras solicita la priorización de infraestructuras concretas (**alegación 19.5**) :

- Finalización de la Autovía del Olivar Úbeda-Estepa, que comunique localidades importantes de la Sierra Sur de Jaén, Alcalá la Real, Alcaudete y Martos, con el corazón de Andalucía y con el Levante español, además de comunicar a dos de los pueblos con mayor actividad industrial, concretamente Alcalá La Real y Martos.
- Conexión con Córdoba mediante la construcción de una autovía, bien por a través de la A 306 o A 311, teniendo en cuenta que la A311 comunica y vertebraba la provincia al unir Jaén capital con uno de las localidades más importante, concretamente Andújar.

En este sentido la CEJ pide también que se considere que la provincia de Jaén históricamente durante las últimas décadas ha recibido una discriminación inversora negativa por parte de todas las Administraciones, por lo que solicitan se incorporen más actuaciones que permitan una progresiva convergencia con las mismas (**alegación 19.6**), coadyuvando así al desarrollo socio-económico de la provincia que, por diversos factores y circunstancias, presenta un mayor déficit de infraestructuras con carácter general.

Sobre esta petición de actuaciones concretas, cabe indicar que el El PITMA contempla medidas respecto a la Autovía del Olivar y las carreteras A-306 y A-311 en la LE5.P6 “Completar y mejorar los grandes ejes viarios de la red de alta capacidad, bajo parámetros de sostenibilidad ambiental”. Por tanto estas propuestas ya están asumidas en el PITMA.

En cuanto a las inversiones en Jaén, la Junta de Andalucía lleva haciendo un importante esfuerzo inversor en materia de carreteras en los últimos años en la provincia de Jaén, cuyo ejemplo más visible es la Autovía del Olivar. En la actualidad están en marcha varias actuaciones de carreteras autonómicas, incluidas en el PITMA, que están enmarcadas en la Inversión Territorial Integrada (ITI) de Jaén, ejemplo de actuación para fomento del desarrollo territorial. El objetivo de la ITI es contribuir a paliar las debilidades y retos identificados en la provincia de Jaén mediante las inversiones cofinanciadas con los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos (FEDER, FSE y FEADER).

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	34/91





Los ayuntamientos de **Lebrija, las Cabezas, Trebujena y Sanlúcar (alegaciones 20, 27, 28 y 29)** presentan alegaciones con el mismo fin, solicitar que se incluya en el PITMA la propuesta de desdoble de la carretera A-471 recogida en el "Informe técnico de viabilidad correspondiente al desdoblamiento de la carretera A-471" que adjuntan.

Desde la Consejería de Fomento Infraestructuras y Ordenación del Territorio se ha considerado durante la redacción del Plan la conveniencia de incorporar el aumento de capacidad de este eje en las propuestas. Se acepta la alegación y se incorpora al Plan. La actuación se justifica basándose en la importancia que tiene en la conexión entre las provincias de Cádiz y Sevilla y sus niveles de intensidad de tráfico superiores a los 11.000 vehículos diarios en alguno de sus tramos, que se ven incrementados en época estival.

Se realizarán estudios de viabilidad sobre las alternativas de incremento de su capacidad, para deducir una tramificación de la carretera y la priorización de actuaciones a llevar a cabo en horizonte del PITMA.

La asociación empresarial de Alojamientos de Jaén (**TURJAEN**), reclama la ejecución de un listado actuaciones (**alegación 22**). En materia de infraestructuras viarias son:

- Anillo de circunvalaciones y distribuidores viales de la ciudad de Jaén.
- Carriles bici de plataforma reservada (no compartidos con carretera) que unan entre sí todas las zonas residenciales.
- Terminar la autovía del Olivar (A-316) en todos los tramos pendientes entre Martos y Estepa.
- Autovía A-306.(Torredonjimeno – El Carpio).
- Señalización de Jaén en todas las provincias, en carreteras. Incluso señales turísticas.
- Instar al Gobierno a terminar la A-32 y A-81.

La alegación se limita a reclamar la ejecución de un listado actuaciones sin justificación que las respalde, análisis sobre su coste y beneficios potenciales, fundamento en el que se base o mención a que estén recogidas en el planeamiento urbanístico o territorial, sin distinguir en algunos casos la Administración competente.

El PITMA trata de hacer una priorización de actuaciones basándose en la actual estimación de disponibilidad presupuestaria hasta 2030 y las necesidades de inversión detectadas en toda la red de carreteras autonómicas de Andalucía. En lo que se refiere a las propuestas de carácter metropolitano que se recogen en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Jaén, el PITMA recoge sus previsiones en el Anejo III del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) "Incidencia en la Ordenación del Territorio".

El PITMA también recoge las previsiones sobre las carreteras A-316 y A-306. En relación a la señalización de Jaén en todas las provincias, comentar que la señalización se realiza en función de la normativa técnica vigente. En lo que respecta a las autovías A-32 y A-81 son competencia de la Administración General del Estado.

El **Ayuntamiento de Utrera** realiza tres alegaciones referidas a infraestructuras viarias. La primera de ellas (**Alegación 23.1**) se dedica a las medidas recogidas en la LE5.P6 (Completar y mejorar los grandes ejes viarios de la red de alta capacidad, bajo parámetros de sostenibilidad ambiental) donde se encuentra como actuación la denominada "Mejora del itinerario Écija-Utrera-Los Palacios y Villafranca". La alegación pide que se concrete más y que recoja expresamente la conversión en autovía de la carretera A-392

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	35/91





Utrera-Los Palacios y la construcción de la variante este de Utrera.”

Como respuesta a esta alegación, es preciso explicar que actualmente se encuentra en redacción un Estudio de Viabilidad para la Mejora Funcional y de la Seguridad Vial de la Carretera A-394. Tramo: Arahal (A-92) – Utrera (A-375) y la carretera A-362 (Sevilla). El objetivo de este Estudio de Viabilidad es proporcionar a la Dirección General de Infraestructuras una herramienta para valorar la viabilidad socio-económica de la inversión a realizar, estableciendo una comparación entre las diferentes alternativas que se analizan en el Estudio y así poder elegir la solución óptima.

El estudio analiza el coste total del corredor que conectará la A-92 a la altura de Arahal con el enlace de la AP-4 en Los Palacios y Villafranca teniendo en cuenta la valoración del Anteproyecto de la A-362 redactado en 2010. Las conclusiones del Estudio permitirán tomar decisiones sobre las medidas concretas a adoptar para dotar de mayor capacidad a las carreteras A-394 y A-362 y por tanto un nivel de servicio suficiente en el futuro dadas las previsiones de tráfico.

Las diferentes soluciones a evaluar son entre otras la de autovía, carretera multicarril con glorietas, el diseño de carreteras 2+1 y carriles adicionales de adelantamiento, es decir, el ensanche de la calzada existente para conseguir tres carriles pudiendo ser carriles de vehículos lentos, reversibles...

Forma parte del estudio la valoración de la reordenación de accesos, el estudio de conexiones con la carretera a distinto nivel, así como la disposición de caminos de servicio a lo largo de la traza de la carretera. Igualmente, se realizará una tramificación de la actuación que permita la programación económica de la misma y el posterior desarrollo de los correspondientes proyectos de construcción.

Todo este nivel de detalle no puede realizarse en un Plan para todas las actuaciones, por lo que no se considera viable su inclusión en el texto del Programa.

La **alegación 23.2** de este mismo Ayuntamiento se dedica al LE5.PE8 (Infraestructuras viarias para la mejora de la movilidad en áreas interiores rurales y en el litoral), sobre el que se pida que incluya expresamente las siguientes actuaciones:

- Mejora de la seguridad vial de la carretera A-8100 Utrera - Carmona
- Mejora de la seguridad vial de la carretera A-8030 Utrera – N IV (El Torbiscal)

Como respuesta indicar que el PITMA contempla la actuación Mejora de la A-8100 Intersección SE-3200 a Carmona en el Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) "*Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE*", en su apartado 2 "*Otras actuaciones*". Por ello su inclusión dependerá de las disponibilidades presupuestarias adicionales o de la posibilidad de sustituir a otras actualmente priorizadas en el Plan. Estas actuaciones no se evalúan en el Estudio Ambiental Estratégico”.

En cuanto a la A-8030, en función de su accidentalidad y del estado del firme detectados se priorizarán actuaciones en el marco de la Línea Estratégica 5 Programa 9 LE5.P9 del PITMA "*La conservación del patrimonio viario. Conservación integral de carreteras y seguridad vial.*"

De acuerdo con la **alegación 23.3**, dentro de las medidas recogidas en la LE5.PE8 (Infraestructuras viarias para la mejora de la movilidad en áreas interiores rurales y en el litoral) se deben incluir las actuaciones necesarias para adecuar, remodelar e incorporar a la red autonómica de carreteras las conexiones entre los poblados de colonización del Bajo Guadalquivir (Trajano, Pinzón, Guadalema de los Quintero, Marismillas, Chapatales, El Trobal, Maribañez ...).”

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	36/91





Tal como indica la alegación, las vías mencionadas no forman parte de la red autonómica de carreteras y por tanto se consideran fuera del alcance del PITMA. Por su configuración y tráfico, en principio no consideramos que reúnan las condiciones para ser incorporadas a la misma, encuadrándose en su caso más en viarios de características municipales o de la red provincial de carreteras. No es, en cualquier caso el PITMA, el lugar más adecuado para plantear su cambio de titularidad.

La alegación presentada de manera independiente por los ayuntamientos de **Garrucha, Cuevas de Almanzora y Carboneras** es idéntica (**alegaciones 34,35 y 49**). Los tres ayuntamientos instan al Consejo de Gobierno para que se incluyan en el Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030 (PITMA) carreteras ya contempladas en el Plan de Ordenación del Territorio del Levante Almeriense:

- Viario intermedio que conecte la AP-7 con la variante de Mojácar. Este viario incorporará carril bici y reserva de plataforma para el transporte público.
- Viario de conexión entre la A-7 y la costa. Este viario contará con carril bici - y reserva de plataforma para el transporte público.
- Variantes de población en Pulpí, Carboneras, Cuevas del Almanzora, -Antas, Turre y Los Gallardos.
- Conexión entre Huércal-Overa y la A-7.
- Desdoblamiento de la N-341 de acceso a Carboneras desde la A-7.
- Desdoblamiento de la circunvalación de Vera por la carretera A-352, rotonda de acceso desde la Costa hasta el cruce con la N-340 en el Real de Antas.
- Plan Especial que oriente la especialización de caminos rurales existentes -como vías de distribución para el tráfico de vehículos agrícolas y el acceso a las explotaciones con el objeto de retirar parte de este tráfico de las vías interurbanas existentes.

En relación a las actuaciones enumeradas comentamos en primer lugar que el Plan de Ordenación del Territorio del Levante Almeriense (POTLA) indica a la Diputación Provincial de Almería como organismo responsable de las variantes de Carboneras, Turre y Los Gallardos (la de Pulpí ya se encuentra en servicio, para la de Antas y la conexión de Huércal-Overa con la A-7 sólo indica la elaboración de un estudio de viabilidad y las variantes de Garrucha y Vera o su duplicación no se mencionan en el POTLA). El Desdoblamiento de la N-341 sería competencia del Ministerio de Transportes y el Plan Especial que oriente la especialización de caminos rurales existentes sería responsabilidad de la Consejería de Agricultura, Diputación y Ayuntamientos.

Para el resto de las propuestas que se recogen en el Plan de Ordenación del Territorio del Levante Almeriense, el PITMA recoge sus previsiones en el Anejo III del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) "Incidencia en la Ordenación del Territorio". El PITMA trata de hacer una priorización de actuaciones basándose en la actual estimación de disponibilidad presupuestaria hasta 2030 y las necesidades de inversión detectadas en toda la red de carreteras autonómicas de Andalucía.

La **Consejería de Presidencia, Secretaría General de Acción Exterior** explica el previsible desarrollo de un puente entre Sanlúcar del Guadiana y Alcoutim, con financiación europea impulsada por Portugal, y pide que se prevean posibles conexiones con el mismo. **Alegación 36.2.**

La red viaria que da acceso a Sanlúcar del Guadiana es de titularidad local. Son la HU-4401 y HU-4402, que comunican esta localidad con El Granada y con San Silvestre de Guzmán. No puede hacerse por tanto una propuesta concreta en este sentido, aunque se hará una mención en el apartado correspondiente de la

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	37/91





Diagnosis.

El **Consejo Andaluz de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria, Servicios y Navegación**, presenta una alegación relacionada con las infraestructuras viarias (**alegación 43.3**), que sugiere la inclusión en el apartado 6.4 de una infraestructura de conexión viaria entre los polígonos Industriales de Palmones, en Los Barrios, y Guadarranque, en San Roque.

La actuación “Acondicionamiento y mejora del acceso a las instalaciones industriales en Guadarranque y Palmones (incluye la construcción de un puente sobre el río Guadarranque)” se menciona en el anejo I del estudio ambiental estratégico (EsAE) “Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EsAE”, en su apartado 2 “otras actuaciones”, donde se indica que: “se incluyen actuaciones que podrían tener posibilidad de beneficiarse en el futuro de cofinanciación con fondos FEDER u otros fondos que puedan obtenerse. En este sentido su inclusión dependerá de las disponibilidades presupuestarias adicionales o de la posibilidad de sustituir a otras actualmente priorizadas en el Plan. Estas actuaciones no se evalúan en el Estudio Ambiental Estratégico”.

No existen en el ámbito considerado carreteras de titularidad autonómica, razón por la cual se formalizó en 2010 un Protocolo de colaboración entre la Consejería y la Diputación de Cádiz para coordinar trabajos que hagan posible en el futuro la construcción de un puente financiado por ambas partes que conectaría con la carretera provincial CA-9205 dependiente de Diputación. En el marco de dicho protocolo la Consejería redactó un anteproyecto en 2010. Para el desarrollo de esta actuación se requerirá en el futuro, aparte de la necesaria disponibilidad presupuestaria que en este momento no está garantizada, la firma de un convenio al menos entre ambas Administraciones. El Ministerio de Transportes también es una Administración concernida en el asunto por la proximidad de la autovía A-7, la cual se beneficiaría de un menor tráfico de vehículos pesados con la construcción del puente.

La **Diputación de Córdoba** presenta un extenso análisis del PITMA y su repercusión en la provincia de Córdoba a lo largo de un documento de 27 páginas. Las alegaciones que tienen que ver directamente sobre infraestructuras viarias son varias (**alegaciones 45.1**).

Sobre el Programa LE5P6. Completar y mejorar los grandes ejes viarios de la red de alta capacidad, bajo parámetros de sostenibilidad ambiental, la alegación indica que dadas las infraestructuras que se citan para este programa (completar las autovías del Almanzora y el Olivar, Conexión: Málaga - Campillos - Ronda, eje transversal Jerez - Antequera Santa Ana, conexiones entre Córdoba y Jaén, Itinerario Écija - Utrera - Los Palacios y Villafranca, Aumento de capacidad de la A-308 Iznalloz - Darro), el programa no cuenta con un presupuesto suficiente (solo 181 millones de euros). Considera que la partida es muy reducida en relación al montante económico que sería necesario para abordar las actuaciones enumeradas.

Efectivamente, la inversión de 181 millones de euros solo permitiría una ejecución parcial de los ejes mencionados. En la actualidad aún se desconoce las posibilidades de financiación con cargo a fondos europeos del nuevo marco financiero plurianual 2021-2027 de la Unión Europea, por lo cual se ha limitado el presupuesto inicial de este programa hasta que haya un mayor grado de desarrollo del mismo.

Sobre el Programa LE5P8, Infraestructuras viarias para la mejora de la movilidad en las áreas interiores rurales y en el litoral, se indica que la Junta de Andalucía anunció en mayo de 2019 que la Variante Noroeste de Pozoblanco había sido incluida en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA). También se sabe que en 2021 la Junta ha adjudicado la redacción del proyecto cuya finalización tiene de plazo hasta finales de 2022. No obstante, como el Plan no pormenoriza actuaciones concretas, se desconoce si, finalmente, se incluirá alguna actuación en la Provincia de Córdoba dentro de

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	38/91	





este programa, dotado con 160,5 millones de euros.

Sobre esta alegación, es preciso confirmar que la Variante Noroeste de Pozoblanco se encuentra recogida, así como otras de la provincia de Córdoba, en el Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) "Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE", en su apartado 1. En este momento de elaboración del Plan no es posible conocer si esta actuación tendrá financiación del nuevo Programa Operativo FEDER o de los fondos del Next Generation, no estando garantizada aún su ejecución, ya que ello depende de otras variables, incluida la presupuestaria.

Sobre el Programa LE5P9. *La conservación del patrimonio viario. Conservación integral de carreteras y seguridad vial.* La alegación hace notar que en el presupuesto del PITMA 2021-2030 que se refleja en la tabla de la página 161 no se ha incluido el presupuesto de la LE5.P9 *Conservación del patrimonio Viario y*, además, existe una discrepancia entre el presupuesto de la LE5.P5 (54,75 millones de euros) y la que aparece en la ficha correspondiente (154,749 millones de euros). (...). Añade que en este programa no se enumera ninguna actuación concreta, aunque se estima que Córdoba no será una de las provincias más beneficiadas por este programa ya que es previsible que la mayor parte de los recursos presupuestarios los consuman las vías de gran capacidad autonómicas, prácticamente inexistentes en la Provincia.

Efectivamente, tal como se contesta a otras alegaciones, en la tabla de la página 161 no se ha incluido por error el presupuesto de la LE5.P9 (aunque si suma en el total) y además el presupuesto correcto de la LE5.P5 es de 54,75 millones. Es de nuevo un error en la tabla al pasar los datos en esta línea, puesto que la inversión total del Plan permanece invariable.

En lo que se refiere al comentario de que se estima que Córdoba no será una de las provincias más beneficiadas por ser las vías de gran capacidad autonómicas prácticamente inexistentes en la provincia, solo indicar que este programa no se dirige principalmente a las vías de gran capacidad sino a la totalidad de vías de la red autonómica, por lo que las inversiones estarán principalmente en consonancia con la longitud de las carreteras en la provincia, su estado de conservación y niveles de seguridad vial.

Otra alegación (**alegación 45.5**) señala que la variante Oeste de Córdoba (entre otras) es una actuación prioritaria, y que no está indicada en el PITMA.

Sobre ello procede aclarar que la variante Oeste de Córdoba es una carretera de competencia Estatal. Sin embargo el PITMA recoge la mención a la actuación "Ronda Oeste de Córdoba. Convenio con Ministerio Transportes, Movilidad y Agenda Urbana" en el Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) "Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE", en su apartado 1, en la LE5.P7.

Sobre Infraestructuras Viarias competencia de la Junta de Andalucía, la alegación de la Diputación de Córdoba reclama como prioritarias determinadas actuaciones:

- La conexión Córdoba – Jaén, y dentro de la misma la construcción de una conexión directa (sin pasar por El Carpio) entre la A-306 y la A-4.
- La Autovía del Olivar (Úbeda–Estepa). Priorizar la Variante de Puente Genil, frente a otras actuaciones en esta Autovía aún pendientes. En el mes de mayo de 2021 se produjo la publicación de la licitación de la redacción del proyecto de construcción del tramo de Cabra, que va desde la conexión con el tramo Lucena-Cabra de la Autovía del Olivar ya ejecutado desde 2009, hasta la conexión con la carretera A-318, al norte del núcleo urbano de Cabra. Es un tramo de 7,7 Km. con un presupuesto estimado de 72,62 millones de euros. Así pues, cabe suponer que esta actuación contará con financiación en próximos presupuestos de la Junta de Andalucía. Se desconoce qué

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	39/91





razones han llevado a priorizar la licitación de este tramo antes que el de Puente Genil, que presenta una IMD ligeramente mayor y un significativo mayor porcentaje de tráfico pesado.

- La Ronda Norte de Córdoba
- Variante de Villarrubia y duplicación de calzada de los 6 Km. hasta Almodóvar del Río.

En relación a la conexión Córdoba-Jaén, en 2020 se redactó el Estudio de viabilidad del proyecto de aumento de capacidad de la carretera A-306, de El Carpio a Torredonjimeno. Provincias de Córdoba y Jaén. Dicho documento recoge un estudio de alternativas para llevar a cabo el aumento de capacidad de la carretera A-306, alternativas que fueron sometidas a un análisis multicriterio y de coste - beneficio. Como resultado del análisis, se concluyó que la mejor alternativa a corto plazo consiste en la rehabilitación del firme con implantación de tramos con un carril adicional para vehículos lentos y construcción de caminos de servicio en tierras, sensiblemente paralelos a la carretera, que permitan reducir los numerosos accesos directos existentes en la actualidad.

El estudio concluye que otras dos alternativas evaluadas, “en las que se pretende mejorar la capacidad de la carretera A-306 mediante la construcción de una autovía desde el inicio hasta el final, aun siendo las soluciones con mayor riesgo, y con mayor coste, podrían contemplarse como una solución a largo plazo, en el caso de que, las condiciones del tráfico y el desarrollo futuro hagan necesario un aumento de la capacidad de la carretera”.

En lo que se refiere a la construcción de una conexión directa (sin pasar por El Carpio) entre la A-306 y la A-4, es necesario indicar que el estudio de viabilidad analizó esta alternativa no siendo seleccionada a corto plazo. En la actualidad la A-306 conecta con la carretera Estatal N-IV, siendo la travesía de dicha carretera por el municipio de titularidad del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Con respecto al tramo de la Autovía del Olivar que ha de priorizarse, entre las razones que se han tenido en cuenta a la hora de priorizar el tramo indicado está la conveniencia de prolongar el eje ya existente y su coste significativamente más reducido con respecto a la variante de Puente Genil, en aras de aumentar las posibilidades de financiación ante un escenario de limitaciones presupuestarias en el que aún se desconoce el apoyo de financiación con cargo a fondos europeos del nuevo marco financiero plurianual 2021-2027 de la Unión Europea.

El PITMA contempla las actuaciones “Ronda Norte de Córdoba. Dos fases” y “Variante de Villarrubia en la A-431” en el Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) “Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE”, en su apartado 1, dentro de la LE5.P7. En este momento de tramitación del Plan no es posible conocer si esta actuación tendrá financiación del nuevo Programa Operativo FEDER o de los fondos del Next Generation, no estando garantizada aún su ejecución, ya que ello depende de otras variables, incluida la presupuestaria.

En el mismo Anejo, se incluye la actuación “Duplicación A-431 Villarrubia a Almodóvar del Río” en el apartado 2 “Otras actuaciones”, donde se indica que: “Se incluyen actuaciones que podrían tener posibilidad de beneficiarse en el futuro de cofinanciación con fondos FEDER u otros fondos que puedan obtenerse. En este sentido su inclusión dependerá de las disponibilidades presupuestarias adicionales o de la posibilidad de sustituir a otras actualmente priorizadas en el Plan.

El **Ministerio de Fomento, Dirección General de Carreteras**, solo expresa en su alegación que las actuaciones que afecten a infraestructuras de su titularidad deberán solicitar previamente su autorización, no viendo en lo planificado por el PITMA 2021-2030 actuaciones o propuestas sobre las que puedan plantearse mayores discrepancias. **Alegación 46.1.**

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	40/91





Se alega también que en la Cartografía de corredores limpios hay tramos de las carreteras donde se propone instalar infraestructuras de recarga de energía eléctrica, que son de titularidad estatal. Se trata de tramos como los de la A-92 en la entrada a Almería, o algunos tramos de la Autovía del Olivar (**Alegación 46.2**). El mismo Ministerio admite la posibilidad de que se puedan instalar tales estaciones siempre con la autorización del Ministerio. Puesto que la intención es situar las estaciones de carga con una distribución regular en la totalidad de los trazados, no se modifica la cartografía, admitiendo esta segunda opción, y así se expresa en la nueva descripción del programa.

Comisiones Obreras también presenta algunas alegaciones en materia de infraestructuras viarias (**alegación 48.5.2**). Se indica que en lo referente al transporte privado por carretera el PITMA indica claramente a lo largo del mismo el impacto que este tipo de movimiento de mercancías y personas causa al medio ambiente, al territorio y su efecto negativo sobre el cambio climático, pero carece de ambición para frenar esta tendencia creciente y, si no adopta medidas concretas, difícilmente se podrán rebajar en un 90% las emisiones en el año 2050 como se propone en el Pacto Verde Europeo. Por ello solicita:

- Programa de mejoramiento de las carreteras andaluzas: el mismo documento indica que casi 2200 km de carreteras (20 % del total de la red) sufren un firme en mal estado.
- Incluir el desdoble y acondicionamiento de la carretera que uniría la cuenca minera de Huelva con la ruta de la plata A-461 con la ampliación de la carretera Autonómica.
- Hacer la conexión entre la Serranía de Ronda, Campillos, La Roda de Andalucía y Málaga por autovía, facilitando que el transporte colectivo y el de mercancías entre estas localidades sea más rápido, eficiente y económico, y con menor impacto ambiental del que en estos momentos está diseñado.

Cabe indicar que el PITMA, ante el diagnóstico realizado, contempla una importante dotación económica de 1.038 millones de euros, en la Línea estratégica 5 programa 9 (LE5P9) “*La conservación del patrimonio viario. Conservación integral de carreteras y seguridad vial*”. En esta destaca la conservación de firmes de carreteras como una de las tareas más relevantes.

En este momento la Consejería ya ha logrado la captación de 60 millones de euros del Fondo de Recuperación para la Cohesión y los Territorios de Europa (REACT-EU) orientados a redirigir esfuerzos hacia una transición baja en carbono de todos los sectores. Estas inversiones se realizarán durante las anualidades 2022 y 2023. Las actuaciones consistirán en un proyecto piloto con pavimentos sostenibles e inteligentes. La mejora de la regularidad superficial y el tratamiento adecuado de la textura superficial de los pavimentos, junto con la mejora de los métodos constructivos puede reducir significativamente las emisiones de CO2 en carreteras. Estas actuaciones se llevarán a cabo con Materiales Asfálticos Sostenibles, Automatizados e Inteligentes (MASAI), los cuales se vienen investigando en colaboración con la E.T.S. de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos de la Universidad de Granada.

La actuación “Mejora A-461 y A-476 Zalamea – Minas de Ríotinto-Ruta de la Plata A-66 (Huelva)” está contemplada en el PITMA en el Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) “Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE”, en su apartado 1. En este momento de elaboración del Plan no es posible conocer si esta actuación tendrá financiación del nuevo Programa Operativo FEDER o de los fondos del Next Generation, no estando garantizada aún su ejecución, ya que ello depende de otras variables, incluida la presupuestaria.

Estas carreteras presentan menores niveles de intensidad de tráfico que otros itinerarios que se mencionan expresamente en la Línea estratégica 5 programa 6 LE5.P6 “Completar y mejorar los grandes ejes viarios de la red de alta capacidad, bajo parámetros de sostenibilidad ambiental”. En este Programa sí se encuentra expresamente recogida la actuación: “Mejora mediante vía de alta capacidad de la

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	41/91	





Conexión: Málaga – Campillos - Ronda (Málaga)”.

Sobre el LE5.P3. Infraestructuras Viarias sostenibles, el **Consejo Andaluz Colegio de Arquitectos** pide concretar que actuaciones son (edificios, o huertos solares), aquellos en los que se van a realizar medidas de eficiencia energética (**alegación 44.3**).

Tal como el propio programa indica, se trata de los edificios de los Centros de Conservación de carreteras. Además, se pretende realizar otras instalaciones en el propio dominio público viario, incluyendo también luminarias dotadas de paneles solares.

La **Confederación de Empresarios de Andalucía**, en su **alegación 50.6** hace referencia a la singular atención que debería darse a la aplicación de la línea destinada a Conservación Integral de carreteras.

El PITMA da una especial importancia a la conservación integral de carreteras, incrementando el presupuesto anual para estas tareas sobre años anteriores. En el programa LE5P9 (la conservación del patrimonio viario. Conservación integral de carreteras y seguridad vial), la medida 2 se dedica a la Conservación Integral de carreteras. El Programa tiene un presupuesto de 1.038 millones de euros, que en buena parte se asume con autofinanciación, lo que representa un esfuerzo importante.

El **Ayuntamiento de Málaga** presenta un extenso documento de 62 páginas que se subdivide en varias alegaciones, de las cuales algunas tienen relación con infraestructuras viarias:

Con respecto al capítulo 5 del PITMA (**alegación 51.1**), en el que se recoge el balance de la situación precedente, se critica que no aparezcan las inversiones realizadas en el PISTA 2020 provincializadas, que no se haya ejecutado el vial distribuidor oeste de Málaga, que solo se haya ejecutado parcialmente la mejora de accesos al PTA y no se haya ejecutado ninguna de las actuaciones presentes en el Anexo del Capítulo III del PISTA 2020. Finalmente, solicita que se incorporen a los Programas del PITMA la ejecución de todas aquellas actuaciones viarias que se habían previsto en el PISTA 2020 y que no se han ejecutado.

En lo que se refiere a la ejecución del vial distribuidor metropolitano oeste de Málaga, ha sufrido una tramitación compleja que tratamos de resumir: en el año 2009 se adjudica el proyecto de construcción sin embargo la llegada de la crisis económica supuso un importante recorte presupuestario por lo cual esta obra no llegó a iniciar su ejecución. En octubre de 2011 se puso en servicio la segunda ronda de Málaga, actual autovía A-7 (Hiperronda). Esta actuación provoca al proyecto del Vial distribuidor una gran afección en el tramo comprendido entre su glorieta 1 (A-366) y glorieta 2 (A-404). En el año 2017 el Ministerio de Fomento licitó las obras del “Acceso Norte al Aeropuerto de Málaga desde la Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga”, que se adjudicaron a principios de 2018 y cuyo contrato fue resuelto sin haber ejecutado las obras en marzo de 2020. Debido a que el proyecto del Acceso Norte al Aeropuerto y el Vial Distribuidor se interfieren mutuamente y discurren en paralelo a ambos lados del denominado Arroyo Bienquerido, entre las glorietas 3 y 4 del Distribuidor, se retomaron las conversaciones con el Ministerio de Fomento para ejecutar las dos obras con el espíritu de la optimización de recursos y del dinero de todos los contribuyentes así como la menor afección al entorno, pues nadie entendería que se hicieran dos infraestructuras de cuatro carriles cada una de ellas en paralelo y separadas por escasos 100 m. El Ayuntamiento ha participado en estos contactos y finalmente se acordó un trazado que ha sido desarrollado en un nuevo proyecto que mantiene básicamente su estructura. Sigue conectando con la glorieta del enlace del p.k. 230 de la A-7 y con la propuesta de planeamiento recogida en el Plan General de Ordenación Urbana de Málaga. El nuevo proyecto tiene la denominación “Vía Parque Metropolitana de Málaga”.

En este momento de elaboración del Plan no es posible conocer si esta actuación tendrá financiación del

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	42/91





nuevo Programa Operativo FEDER o de los fondos del Next Generation, no estando garantizada aún su ejecución, ya que ello depende de otras variables, incluida la presupuestaria. Por ello en este momento se ha incluido en la línea estratégica 5 programa 7 LE5.P7. “*Infraestructuras urbanas multimodales para favorecer la movilidad en las aglomeraciones urbanas*” del Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) “Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE”, en su apartado 1.

En lo que se refiere a la mejora de Accesos al Parque Tecnológico de Andalucía, se considera que las actuaciones puestas en marcha en esta Legislatura resuelven en este momento el problema de acceso, habiéndose igualmente reducido el tráfico al PTA por efecto de la Pandemia y el recurso al teletrabajo de buena parte de las empresas tecnológicas del Parque. Antes de plantear un nuevo acceso alternativo habrá que analizar, una vez haya concluida la Pandemia, cómo se comporta el tráfico con las nuevas actuaciones puestas en servicio.

En la presente Legislatura se han ejecutado hasta la fecha tres actuaciones en los accesos al PTA :

- Remodelación de la Glorieta de Entrada y habilitación de un tercer carril reversible en la A-7056 para acceder al PTA. Con un presupuesto de 394.279,81 € solucionó de forma efectiva las aglomeraciones que se producían en las horas punta de acceso al Parque. Dada la necesidad de actuar urgentemente por motivos de seguridad vial, la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio realizó el encargo a la Empresa de Transformación Agraria (Tragsa). Las obras se desarrollaron en 2019.
- Posteriormente se ha acometido una obra de mayor envergadura, para la ejecución de un carril BUS-VAU en la A-357 y en la A-7056. La actuación denominada “AUMENTO DE CAPACIDAD Y MEJORA DE SEGURIDAD VIAL DE LA CONEXIÓN DE LA A-357 CON LA A-7056 DE ACCESO AL PTA (MÁLAGA).” Contó con un presupuesto de 2.647.126,37 €. Las obras se iniciaron en agosto de 2019, y finalizaron en mayo de 2020.
- Finalmente se han ejecutado las obras de "AUMENTO DE CAPACIDAD Y MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL DE LA CONEXIÓN DE LA A-357 CON LA A-7056 DE ACCESO AL PTA (MÁLAGA). FASE 2". El objeto de esta segunda fase no es otro que ampliar la capacidad del ramal de acceso a la A-7056 desde la A-357 Autovía del Guadalhorce (sentido decreciente), pasando de uno a dos carriles, acondicionando también el ramal de incorporación desde la A-357, en sentido creciente, para los vehículos que, procediendo de la dirección Cártama, pretendan acceder a la A-7056. Esta actuación ha sido adjudicada por un importe de 763.687,40 €. Las obras finalizaron a principios de 2021.

Desde la Consejería se sigue apostando por la mejora de dichos accesos y fruto de ello se ha presentado solicitud para la actuación “*Plataforma Reservada para Mejora de Seguridad Vial y Aumento de Capacidad en la A-357 entre las Intersecciones de la A-7056 y la A-7054*” al Ministerio en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía, Programa de Ayudas a Comunidades Autónomas para la transformación digital y Sostenible del Transporte.

Finalmente en lo que se refiere a la mención de que ninguna de las actuaciones del Anexo al Capítulo III del PISTA 2020 ha sido ejecutada durante la vigencia del PISTA 2020, “*a pesar de tener la consideración de prioritarias*”, se puede comentar que tal como menciona el propio Anexo son “ACTUACIONES A LARGO PLAZO, CUYA EJECUCIÓN ESTÁ SUJETA A EVOLUCIÓN FINANCIERA”, por lo que en el momento de redacción del plan y por razones de limitaciones presupuestarias no se consideraron dentro del grupo de las prioritarias al no tener garantizada su financiación (el vial metropolitano distribuidor oeste de Málaga se vuelve a mencionar en este Anexo por error, ya que se menciona dentro de las prioritarias previamente en el documento).

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	43/91	





Ante la solicitud de que “se incorporen a los Programas de Medidas del PITMA la ejecución de todas aquellas actuaciones viarias que se habían previsto en el PISTA 2020 y que no se han desarrollado durante la vigencia de éste”, mencionar que el PITMA las ha incluido, ya sea en texto del documento principal o en el Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) "Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE".

Con respecto al capítulo 6 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DE PARTIDA (**alegación 51.2**), el Ayuntamiento de Málaga indica que "con respecto a las infraestructuras viarias, y en concreto a red de gran capacidad, se podría interpretar de la lectura del epígrafe, que en Andalucía existen suficientes autopistas y autovías, y no son necesarias nuevas actuaciones en este sentido, lo cual, en el caso de Málaga no se corresponde con la realidad, puesto que es de las peor dotadas de España. Treinta y cinco provincias españolas están por delante de Málaga en kilómetros de autovías por cada 100.000 habitantes, y somos la última de Andalucía en dotación de autovías libre de peaje; por el contrario, Málaga es la provincia de Andalucía con más kilómetros de peaje”.

Tal como se ha contestado en una alegación anterior, la mención a la densidad de kilómetros de autovías ya sea por unidad de superficie o de población, aporta una información que enriquece al diagnóstico de partida, pero hay que tener en cuenta que, aún siendo un dato interesante, no lo es determinante, ni puede justificar por sí solo el que se dirija el reparto de la inversión provincial para intentar equilibrarlo. La distribución poblacional así como la territorial son determinantes (ver respuesta a la alegación de Enrique Baleriola Salvo). La inversión en vías de gran capacidad no se basa en la densidad de las mismas por unidad de superficie o de población sino a niveles de tráfico alcanzado en relación a su capacidad, accidentalidad, mejora de accesibilidad, articulación de un territorio, etc.

Y en lo referente a que Málaga sea la provincia con más kilómetros de peaje, mencionar que pertenecen a la Red de Carreteras de Estado, y las dos autopistas (AP-7 y AP-46) cuentan con itinerarios alternativos con vías dotadas de dos calzadas separadas (A-7 y A-45).

Con respecto a la línea estratégica 5, INFRAESTRUCTURAS SOSTENIBLES E INTERMODALES el ayuntamiento de Málaga incluye observaciones a los Programas (**Alegaciones 51.6**).

Para el LE5P3, Infraestructuras viarias sostenibles, se indica que este programa se define de manera muy genérica, no siendo posible valorar el alcance de las actuaciones que realmente se proponen en él, y se solicita un mayor nivel de concreción en el que pudieran incluirse actuaciones tales como la intervención en la A-357, autovía del Guadalhorce, a su paso por el Término Municipal de Málaga en la que tiene un marcado carácter urbano, así como a la A-7056 (Autovía de acceso al Parque Tecnológico), para el establecimiento de medidas tales como: Autosuficiencia energética con fuentes renovables y mejora de iluminación de tramos urbanos y Medidas contra el ruido.

La Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio sigue buscando fuentes de financiación europeas para hacer frente a las necesidades de actuaciones en nuestra red de carreteras. En este sentido, en el curso de las últimas semanas se ha conseguido la captación de 19 millones de euros del nuevo marco de financiación FEDER 2021-2027, para la realización de actuaciones de reducción o mitigación de la contaminación acústica provocada por el tráfico de las carreteras de la Red Autonómica de Andalucía, mediante la adopción de diversas medidas: instalación de pantallas acústicas, firmes sonorreductores o fonoabsorbentes, señalización, etc.

Igualmente, se ha logrado obtener una partida de 15 millones de euros del fondo para la Recuperación para la Cohesión y los Territorios de Europa (REACT-EU) orientados a redirigir esfuerzos hacia una transición baja en carbono de todos los sectores. Las actuaciones consistirán en la instalación de nuevos

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	44/91





elementos de iluminación alimentados con placas fotovoltaicas .

Todas estas inversiones se realizarán durante las anualidades 2022 y 2023 y se está trabajando actualmente en la redacción de proyectos y en la selección de tramos donde se actuará.

Para el LE5P6 *Completar y mejorar los grandes ejes viarios de la red de alta capacidad, bajo parámetros de sostenibilidad ambiental*, el Ayuntamiento de Málaga observa que la inversión prevista para el programa es de solo 54,75 mill. € en el período 2021-2030, lo que se traduce en 6 mill. €/año para vías de gran capacidad, asignación que pudiera resultar escasa para el total de infraestructuras contempladas, lo que genera incertidumbre sobre el nivel de compromiso de ejecución de las actuaciones en el mismo propuestas. Sin embargo se considera relevante la inclusión de la Nueva Vía Perimetral del Área Metropolitana de Málaga, que se plantea como un nuevo eje a modo de by-pass del área metropolitana, de unos 65 km, entre Vélez Málaga y Mijas, que pretende contribuir a una mejor articulación del territorio y a resolver los problemas de saturación que presentan algunos tramos, contemplándose para su ejecución posibles fórmulas de colaboración público-privada.

Como contestación, indicar que en la línea estratégica 5, programa 6 LE5.P6, la inversión prevista asciende a 180.890.000,00 euros. En lo referente a la propuesta de una “*Nueva Vía Perimetral del Área Metropolitana de Málaga*”, al establecer un itinerario que uniría Vélez-Málaga con Marbella, trazando un arco o circunvalación exterior a la aglomeración de Málaga, consideramos que la funcionalidad sería similar a un trayecto alternativo a la A-7 y por tanto de competencia Estatal. Además el Plan Metropolitano de Transportes de Málaga ha analizado esta infraestructura y la ha descartado.

Para el Programa LE5P7 *Infraestructuras viarias multimodales para favorecer la movilidad en las aglomeraciones urbanas*, el ayuntamiento expone aquellas actuaciones que considera que deben ser tenidas en cuenta en la planificación:

- Ampliación de la A-7054: de Málaga a Pizarra (antigua Ctra. de Cártama)
- Ampliación de la A-7076: de Málaga a Campanillas por el Parque Cementerio (Ctra. de la Colonia de Santa Inés).
- Ampliación de la A-404: de Churriana a Coín y A-7052: de Churriana a Estación de Cártama

En respuesta a esta alegación, indicar que en el caso de la A-7054, el borrador de Presupuestos para 2022 contempla la redacción del proyecto “DUPLICACIÓN CALZADA A-7054 (INTERCESOR)”, por lo que se incluirá en el Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) “*Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE*”, en su apartado 1. En este momento de elaboración del Plan no es posible conocer si esta actuación tendrá financiación del nuevo Programa Operativo FEDER o de los fondos del Next Generation, no estando garantizada aún su ejecución, ya que ello depende de otras variables, incluida la presupuestaria.

El nuevo proyecto a redactar por la DGI se centrará en el aumento de la capacidad de la carretera, teniendo en cuenta los condicionantes del entorno y en especial la configuración de accesos.

Debido a la incertidumbre sobre la disponibilidad presupuestaria tanto de fondos europeos como propios en el horizonte del PITMA y la gran cantidad de actuaciones con posibilidad de realización, dado que por parte del Ayuntamiento se plantea un proyecto más amplio de adaptación de la carretera a características de vial urbano, más allá de su mero aumento de capacidad, podría plantearse la negociación de un convenio de colaboración entre administraciones. Igualmente se recuerda al Ayuntamiento que este tramo de carretera reúne las condiciones para ser cedido al municipio.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	45/91





En lo que se refiere a la A-7076 “De Málaga a Campanillas por El Parque Cementerio”, es una carretera autonómica de la red complementaria metropolitana, discurriendo íntegramente en el término municipal de Málaga, sirviendo por tanto a un tráfico metropolitano y fundamentalmente local. El Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM) hace mención a la previsión de actuaciones en el PISTA y plan MAS CERCA y en concreto para la A-7076 indica una mejora de la carretera, en un segundo nivel de prioridad y sin contemplar expresamente su desdoblamiento: "La adecuación y mejora de la vía existente en el itinerario a.1 -Parque Tecnológico de Andalucía- Pizarra (A-7076, A-7054)."

Por otra parte, como se ha mencionado inicialmente, la carretera sirve a un tráfico principalmente local, discurriendo íntegramente por el término municipal de Málaga, por lo que fue solicitada su cesión por dicho Ayuntamiento e informada favorablemente por la Junta de Andalucía: *La Junta de Gobierno Local de Málaga en sesión ordinaria celebrada el 5 de julio de 2013, acordó solicitar a la Consejería de Fomento y Vivienda (actual Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio) de la Junta de Andalucía la transferencia gratuita de la titularidad de diversos tramos urbanos de la red viaria autonómica al Ayuntamiento de la ciudad de Málaga, entre los cuales se encontraba la carretera A-7076.*

Con fecha 4 de febrero de 2014, la entonces Consejera de Fomento y Vivienda firmó una Resolución por la que se aprobaba la cesión al Ayuntamiento de Málaga de los tramos urbanos de las siguientes carreteras: A-404, A-7000, A-7001, A-7051, antigua MA-401, A-7055, A-7058, A-7075, A-7076, antigua MA-431 y antigua A-366.

Con fecha 24 de marzo de 2014 fueron remitidos al Ayuntamiento de Málaga ejemplares del Acta de Cesión para su firma, sin que hasta la fecha se hayan recibido los ejemplares firmados.

No obstante, desde la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio se sigue apostando por la mejora de la carretera y ha presentado solicitud para la actuación “*Vía Ciclista que une la A-7076 con el Parque Tecnológico de Andalucía*”, al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía, Programa de Ayudas a Comunidades Autónomas para la transformación digital y Sostenible del Transporte.

Finalmente en lo referente a la A-404 son varias las actuaciones que se encuentran en curso de realización: la duplicación de calzada del ramal de enlace de la Autovía del Mediterráneo A-7 con la glorieta de conexión de A-404 y A-7052 en Alhaurín de la Torre y mejora de la Seguridad Vial de la carretera A-404, de Coín a Churriana, entre los P.K. 1 al 5. Término Municipal de Coín y Alhaurín El Grande.

Para el Programa LE5P8 Infraestructuras viarias para la mejora de la movilidad en áreas interiores rurales y en el eje litoral, la alegación del Ayuntamiento considera necesario que se incluya:

- la circunvalación de Churriana, que lleva asociada la plataforma para transporte público que se ha mencionado en el epígrafe destinado al LE5.P2, y que está incluida tanto en el POTAUM como en el PGOU vigente.
- A-7001: De Olías a MA-24, que conecta la ciudad de Málaga con el núcleo rural de Olías.
- A-7000: De Colmenar a Málaga, la conocida como Ctra. de los Montes.
- A-7058: De Campanillas a la A-7075
- A-7075: de Málaga a Antequera (por Villanueva de la Concepción) en el tramo del TM de Málaga que constituye la carretera de conexión de la ciudad con el núcleo de Almogía.

Como contestación indicar que en el ámbito de la aglomeración urbana de Málaga es de aplicación la

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	46/91





LE5.P7, “Infraestructuras viarias multimodales para favorecer la movilidad en las aglomeraciones urbanas”, reservándose la LE5.P8 para otras actuaciones, ya sean de carácter rural o litoral, pero alejadas de los centros regionales. Por tanto, interpretamos que la alegación solicita la incorporación de una serie de actuaciones a la LE5.P7.

Por otra parte, en lo que se refiere a la variante de Churriana y plataforma reservada, tal como se indica en el Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM), el organismo responsable de la misma es el Ayuntamiento.

Finalmente, en lo referente a la inclusión de actuaciones en las carreteras A-7000, A-7001, A-7058 y A-7075, se responde lo mismo que para la A-7076. Se trata de carreteras para las que el Ayuntamiento ha pedido la cesión de su titularidad, encontrándose en la misma situación.

A la vista de lo anterior, la planificación de infraestructuras autonómicas no contempla en este momento estas actuaciones. La Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio sigue siendo favorable a la cesión de las carreteras solicitadas en su día por el Ayuntamiento de Málaga.

El PITMA recoge las actuaciones NUEVO ACCESO AL PARQUE TECNOLÓGICO DESDE LA A-7 y CONEXIÓN MÁLAGA-ALMOGÍA en el Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) "Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE" , en su apartado 2 “Otras actuaciones”. Por tanto, al igual que en anteriores infraestructuras alegadas y contestadas, su inclusión dependerá de las disponibilidades presupuestarias adicionales .

En la **alegación 51.8**, Con respecto a la Línea estratégica 7, Programa 1, *Mejora y ampliación de la Red Logística*, entre las medidas incluidas en este programa se encuentra la ampliación del Área Logística de Málaga en Buenavista. El ayuntamiento incide en la necesidad de unos accesos adecuados a la misma, requiriéndose la actuación de desdoblamiento de la Ctra. de Cártama (A-7054) al ser el acceso prioritario a esta Área desde la A-7 y desde la Ctra. Azucarera-Intelhorce.

Como se ha expresado anteriormente la “DUPLICACIÓN CALZADA A-7054 (INTELHORCE)”, va a incluirse en la nueva versión del PITMA en el Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE), aunque ahora mismo no es posible asegurar su ejecución, ya que ello depende de otras variables, incluida la presupuestaria.

La última alegación (**51.10**) del Ayuntamiento de Málaga se refiere a Ámbitos de interés estratégico a incluir en el PITMA, como :

- PARQUE TECNOLÓGICO DE ANDALUCÍA, requiriendo dotar de accesos alternativos al actual itinerario A-357-A-7056.
- TERCER HOSPITAL DE MÁLAGA, lo que requiere la prolongación de la Avda. de los Ángeles y la terminación de la Avda. Julio Cortázar

La alegación de mejora de los accesos al PTA ha sido comentada previamente. Además de las actuaciones ya realizadas y las propuestas de captación de fondos europeos actualmente en curso, el PITMA contempla, para que si la evolución futura del tráfico lo exige y la disponibilidad presupuestaria lo permite, la actuación “NUEVO ACCESO AL PARQUE TECNOLÓGICO DESDE LA A-7” en el Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) "Relación de infraestructuras del transporte analizadas en el EAE" , en su apartado 2 “Otras actuaciones”.

En relación a los accesos al tercer hospital, se trata de una actuación que afecta a carreteras del Ministerio

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	47/91	





de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y a viario de carácter municipal, por lo que no existiendo además carreteras autonómicas afectadas ni planificadas en este ámbito, se considera que se encuentra fuera de las competencias de la Junta de Andalucía.

El **Ayuntamiento de Loja** solicita que se incluya la modernización de la A-4154 desde Ventorros de San José (Loja) a Priego de Córdoba, pasando por Algarinejo (**alegación 53**).

El PITMA ya contempla entre sus actuaciones la “*Terminación de las obras de Mejora Puntual de Trazado y Sección de la carretera A-4154 entre Loja y Ventorros de San José*”. Esta actuación se encuentra actualmente en ejecución. No obstante, el estado en el que se encuentra la A-4154 entre Ventorros de San José y Algarinejo es similar al tramo objeto de obras y se prevé redactar un proyecto que mejore la accesibilidad a esta comarca fomentando el desarrollo de las zonas rurales interiores. De esta forma se va a incluir la actuación “*Mejora de la A-4154 entre Ventorros de San José y Algarinejo*” en la línea estratégica 5 programa 8 LE5.P8. (Infraestructuras viarias para mejoras de la movilidad en áreas interiores rurales y en el litoral Variantes) del Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE). En este momento de elaboración del Plan no es posible conocer si esta actuación tendrá financiación del nuevo Programa Operativo FEDER o de los fondos del Next Generation, no estando garantizada aún su ejecución, ya que ello depende de otras variables, incluida la presupuestaria.

3.7. Infraestructuras ferroviarias no metropolitanas.

Los alegantes que incluyen alegaciones en esta materias son:

- Diputación de Cádiz.
- Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.
- Asociación Provincial de Constructores y Promotores de Málaga
- Asociación Úbeda por Jaén.
- Plataforma por el tren público almeriense.
- Comisiones Obreras.

En materia de Infraestructuras ferroviarias algunas alegaciones sugieren que la Junta debería dar un mayor impulso al sistema ferroviario, incluso asumiendo competencias, si es preciso.

Así la **Diputación de Cádiz** sugiere que para conseguir una mayor intermodalidad, es necesario dar mayor peso a las redes ferroviarias, **Alegación 6.2**, y **Comisiones Obreras** en su **alegación 48.4** piden una apuesta mayor por el transporte público ferroviario, solicitando un Plan Ferroviario Andaluz, impulso a corredores ferroviarios, conexión con Portugal, cercanías.....

Pese a que actualmente la Junta de Andalucía no desarrolla competencias en Infraestructuras y servicios ferroviarios que no sean metropolitanos, se están contratando estudios dirigidos a establecer una análisis y diagnóstico de la situación actual de mapa ferroviario andaluz, que concluirá en una serie de actuaciones a implementar a corto, medio y largo plazo, para su discusión y coordinación con el Estado.

Estos estudios estarán finalizados antes de final de año y permitirán conocer además de la situación actual, otras experiencias, buenas prácticas a nivel regional, nacional e internacional como referencia de las futuras actuaciones a desarrollar en Andalucía.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	48/91	





En cualquier caso, en el programa LE1P1 de Coordinación con el Estado se pretende crear un mecanismo de colaboración con la administración central para impulsar determinadas infraestructuras de su competencia, con especial atención a las infraestructuras y servicios ferroviarios, incluyendo tanto los corredores ferroviarios europeos, como las líneas AVE, la red convencional, y los cercanías.

Sobre el Tren Litoral Málaga-Estepona, el **Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas** indica que la Junta debería asumir liderazgo (**alegación 7.1**). La **alegación 25.6** de la **Asociación Provincial de Constructores y Promotores de Málaga** también piden esta infraestructura, a la que denominan tren Litoral de la Costa del Sol, incluyendo su conexión con el Parque Tecnológico de Andalucía.

Esta infraestructura es de competencia estatal. No obstante cabe indicar lo mismo que para la alegación anterior, se están realizando estudios de análisis y diagnóstico de la situación actual de mapa ferroviario andaluz, que concluirá en una serie de actuaciones a implementar a corto, medio y largo plazo.

Además esta actuación se marca como prioridad en el Programa LE1P1 de Coordinación con el Estado.

La **Asociación Úbeda por Jaén** realiza tres alegaciones en esta materia, para incluir nuevas actuaciones en el programa LE1P1, de coordinación con el Estado.

- Incluir un trazado y servicio de AVE entre Jaén y Madrid (**alegación 12.1**).
- Mejora de líneas y servicios en red ferroviaria convencional (**alegación 12.2**).
- Cercanías de Jaén (**alegación 12.3**).

Estas alegaciones están también en el documento de alegaciones de la **Asociación empresarial de alojamientos de Jaén (alegación 22)**.

Se considera que estas propuestas ya están incluidas en el Programa citado, y tienen reflejo en la Cartografía. En cualquier caso, todas ellas serán objeto de estudio en los trabajos que actualmente se están desarrollando para realizar una diagnosis del mapa ferroviario andaluz.

No obstante, en el Programa LE1P1 se introduce ahora una mención expresa a la conexión Jaén - Madrid y al cercanías de Jaén.

La **Plataforma por el tren público almeriense** realiza tres alegaciones, dos de ellas referidas a Infraestructuras ferroviarias no metropolitanas.

- Sustitución de párrafos en el Análisis, relativos a la red ferroviaria (**33.1**).
- Adiciones en la LE1P1 con nuevas infraestructuras ferroviarias para el Estado, e incluso por la Junta mediante convenios con ADIF (**33.2**). Se añade un amplio listado.

Sobre los cambios en el texto de la Diagnosis, se acepta y se realizan los cambios parcialmente en el sentido indicado.

Sobre la inclusión de más actuaciones en el LE1P1, buena parte de las actuaciones que se proponen están ya explícita o implícitamente en el citado Programa. Se añaden dos de las indicadas en la alegación, las de los cercanías y la recuperación de la línea convencional Bobadilla-Granada.

El **Consejo Andaluz de Cámaras de Comercio, Industria, Servicios y Navegación (43.1)**, pide una corrección en la representación de los corredores europeos en la Cartografía del Plan, destacando que el

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	49/91	





tramo entre Bobadilla y Córdoba y su continuidad hasta Madrid no es solo corredor Atlántico, también es corredor Mediterráneo.

En efecto, este trazado, al que también se denomina Corredor Central, es Atlántico y Mediterráneo de acuerdo con el esquema de corredores de la Unión Europea, y se corrige en este sentido en la Cartografía.

3.8. Transporte público de personas por carretera.

Sobre el transporte público por carretera, hay cuatro alegantes:

- FANDABUS (Federación Andaluza Empresarial de Transporte).
- Diputación de Cádiz.
- Confederación de Empresarios de Andalucía.
- Comisiones Obreras.

La alegación de **FANDABUS (alegación 5)** considera que el Diagnóstico en materia de transporte público por autobús es erróneo y las medidas insuficientes. Es necesaria una OSP para este transporte, con ayudas a las empresas.

La Declaración de Obligaciones de Servicio Público no es un instrumento que deba ser adoptado en un Plan como el PITMA. La Consejería, consciente de la problemática actual del sector, está licitando la renovación del mapa concesional y plantea un estudio previo de las concesiones y la demanda actuales. Este estudio se alinearán con la realidad socio económica actual y se nutrirá de los trabajos existentes, tanto en los planes de transporte como otros estudios que permitan concretar el estado de la red de transporte público en Andalucía, por ejemplo mediante tecnología BIG DATA.

Una vez se haga efectivo este nuevo impulso al sector, se realizará un seguimiento de resultados, y se tomarán decisiones sobre medidas de incentivación o de apoyo a los servicios.

La alegación de la **Confederación de Empresarios de Andalucía (50.7)** coincide con el diagnóstico de FANDABUS en esta materia, concluyendo que las medidas propuestas son insuficientes, aunque no propone añadir medida alguna.

La Diputación de Cádiz realiza varias sugerencias al Plan, algunas relacionadas con el transporte por carretera y transporte Público.

La primera alegación o sugerencia (**alegación 6.1**), es incentivar la movilidad en núcleos rurales mediante sistemas de CARSHARING Y CARPOOLING, Transporte a la demanda y la renovación de concesiones.

El CARSHARING Y CARPOOLING son medidas diagnosticadas y contempladas en los distintos programas que se derivan de los Planes de Transporte Metropolitanos, pero su implantación depende de la iniciativa privada.

Además se ha puesto en marcha el Programa Andalucía Rural Conectada, Programa de Servicio Público de Transporte Interurbano Regular de Personas de Uso General con Paradas a la Demanda. Dicho Programa cuenta con un total de 49 rutas distribuidas en todas las provincias andaluzas, y triplica el número de rutas del Programa de Transporte a la Demanda. Además, se ha implementado un Call Center para centralizar las reservas, y se ha elaborado un pliego tipo para que las delegaciones territoriales puedan

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	50/91	





actualizar y contratar nuevas rutas. Todo ello está en el Programa L4P4.

También destaca el Plan Estival de Transporte al Litoral (programa LE4P3), que se ha implantado durante los ejercicios 2019 y 2020 con un conjunto de servicios para dar cobertura a la Andalucía despoblada y facilitar relaciones de ocio entre poblaciones de interior y la costa. En el segundo Programa desarrollado en el mes de agosto de 2020 se implantaron 11 rutas, cubriendo más de 25 municipios y más de 220.000 habitantes. Este año 2021, se ha puesto en marcha por tercer año consecutivo, desde julio hasta el mes de septiembre, y a pesar de la pandemia por la COVID19, el Tercer Plan Estival de Transporte al Litoral. Se habilitaron 17 rutas, 16 de éstas conectaron a los vecinos de 70 pequeñas poblaciones del interior de Andalucía con playas de Huelva, Cádiz, Málaga, Granada y Almería, y un nuevo servicio con destino la playa fluvial del embalse del Negratín en Granada. Este Plan se ha consolidado como una de las iniciativas más acertadas para mejorar la conexión con las playas.

Los objetivos de estos programas en el PITMA son:

- La lucha contra la Andalucía vaciada, ofreciendo un servicio adicional a las poblaciones del interior.
- La mejora de la calidad de vida de las poblaciones del interior, dando un servicio que les permita disfrutar del entorno litoral de forma cómoda y asequible.
- Fomento del transporte público y reducción de la dependencia del vehículo privado.

Otra sugerencia-alegación de la **Diputación de Cádiz** es mejorar el transporte público, especialmente en autobús (**6.3**), coincidente con las peticiones generales de **Comisiones Obreras** de impulsar el transporte público colectivo provincial (**48.3**) y garantizar la gestión pública del Transporte Público (**48.11**).

La mejora del transporte público en autobús requiere actualmente la renovación del mapa concesional, que tal como se responde en la alegación 5, se está abordando actualmente, en coherencia con lo previsto en el PITMA. El plan por tanto opta por mantener este transporte público, renovándolo para hacerlo más eficaz y sostenible.

3.9. Puertos, áreas logísticas y transporte de mercancías.

En materia de Puertos, se presentan cinco alegaciones:

- Ayuntamiento de Málaga.
- Comisiones Obreras
- Consejo Andaluz de Colegios oficiales de Arquitectos.
- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección Gral. de Planificación y Recursos Hídricos.
- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección Gral. de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Servicio de Calidad del Aire.

El **Ayuntamiento de Málaga** expone en su **alegación 51.9** que la descripción del programa LE8.5 describe una serie de circunstancias que concurren en el frente urbano del puerto de El Candado, solicitando que sea incluido de manera explícita dicha instalación dentro del listado de medidas del Programa.

En efecto, el Programa citado en la alegación establece una serie de medidas de carácter genérico a

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	51/91	





desarrollar para la mejora de la integración de los puertos autonómicos de gestión directa en las áreas urbanas, pero no incluye un listado de actuaciones ni localizaciones concretas para alcanzar el objetivo específico P4 *Mejorar la integración de los puertos en las áreas urbanas*.

Es además importante señalar que el presupuesto previsto se destina al diseño y ejecución de actuaciones en los puertos gestionados directamente por la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, por lo que las actuaciones que pudiera resultar necesario llevar a cabo en el puerto de El Candado, gestionado indirectamente mediante concesión administrativa, corresponderían siempre al concesionario.

El sindicato **Comisiones Obreras de Andalucía**, en su **alegación 48.4** sobre transporte público, incluye algunas propuestas sobre transporte marítimo. En concreto pide la consideración de

- Consideración del transporte marítimo en los ámbitos de los Consorcios.
- Considerar la tradicional conexión marítima Huelva-Punta Umbría como una vía de transporte a potenciar no solo durante el verano
- Estudiar la conexión marítima de Huelva y Cádiz

Como respuesta, en lo referente a los Consorcios Metropolitanos de Transporte, actualmente se hallan en redacción o tramitación los Planes de Transporte Metropolitanos. Serán ellos los que determinen la conveniencia de incluir nuevas líneas de transporte marítimo.

En principio, el Programa LE6P6, sobre conexiones marítimas, solo contempla como actuaciones las mejoras en las líneas Cádiz-El Puerto de Santa María, y Cádiz-Rota, lo que no excluye el estudio de otras posibles líneas en el futuro, en función de como evolucione la demanda y de un Estudio Coste beneficio.

En lo que se refiere a las competencias en materia de puertos autonómicos cabe indicar que la conexión marítima Huelva-Punta Umbría se considera como una opción al transporte terrestre, de acuerdo con el objetivo específico P2 *Incrementar la participación del transporte marítimo regular de pasajeros* al que da respuesta el Programa LE8.P6 *Potenciación del transporte marítimo de pasajeros y las actividades turísticas y recreativas de carácter marítimo*. En este sentido, el Programa establece que el sistema portuario *“debe contribuir a la potenciación de un transporte público de pasajeros sostenible y territorialmente equilibrado, propiciando la descongestión del sistema viario y avanzando en una nueva movilidad que supere la dependencia del vehículo privado”*.

Entre las medidas del Programa se recoge específicamente la *“mejora de las condiciones de seguridad, comodidad y puntualidad del transporte marítimo de viajeros, incorporando los rasgos de calidad propios del transporte público de viajeros, tradicionalmente resuelto por medios terrestres, en los puertos de las provincias de Huelva y Cádiz como Ayamonte, Punta Umbría e Isla Cristina...”*

En cuanto a la conexión marítima Huelva-Cádiz, cabe señalar que el Programa LE8.P6 *Potenciación del transporte marítimo de pasajeros y las actividades turísticas y recreativas de carácter marítimo* recoge entre sus medidas la participación de los puertos autonómicos en el establecimiento de nuevas rutas de conexión marítima entre las provincias de Huelva y Cádiz, contemplándose, preliminarmente, posibles actuaciones en los puertos de Mazagón y Chipiona, de titularidad autonómica.

El **Consejo Andaluz de Colegios oficiales de Arquitectos** alega en esta materia que en el programa LE3.P4, Administración electrónica en puertos y áreas logísticas de gestión autonómica, se señala que sería interesante un calendario de implantación BIM en el Puerto de Sevilla, posicionándolo como

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	52/91	





experiencia piloto (**alegación 44.2**).

El Programa LE3.P4 Administración electrónica en puertos y áreas logísticas de gestión autonómica contempla expresamente la implantación del BIM en la Agencia Pública de Puertos de Andalucía durante el periodo 2022-2024. No se ha considerado necesario plantear un calendario más desagregado ni especificar en el Plan cuales podrían ser las posibles instalaciones de gestión directa sobre las que plantear experiencias piloto, ya que hasta que no se inicien las tareas de desarrollo de la implantación no podrán abordarse estas cuestiones. En cualquier caso, es importante señalar que la implantación BIM se realizará sobre los puertos autonómicos gestionados directamente a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, por lo que no será de aplicación al puerto de Sevilla que es un puerto de interés General del Estado, correspondiendo a la Autoridad Portuaria de Sevilla su gestión.

Las alegaciones de la **Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible** que afectan a materia portuaria, al tener un carácter sectorial, se contestan en el apartado correspondiente.

En materia de áreas logísticas y transporte de mercancías, hay 11 alegantes:

- Confederación de Empresarios de Jaén.
- Grupo Parlamentario Popular Andaluz.
- Ayuntamiento de Andújar
- Asociación de empresas de alojamientos de Jaén (TURJAEN)
- Ayuntamiento de Utrera.
- CORTIJO GRANDE DE CABALLERÍAS S.L.
- Doña María Cantos Alcázar (Concejal de Promoción Económica en Ayuntamiento de Jaén.
- Confederación Sindical de Comisiones Obreras de Andalucía.
- Confederación de Empresarios de Andalucía.
- Ayuntamiento de Málaga.
- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Servicio de Calidad del Aire.

La **Confederación de Empresarios de Jaén**, además de pedir un reparto más equitativo entre las Provincias en materia de infraestructuras, pide una apuesta firme y clara por la puesta en marcha definitiva del Nodo Logístico Puerta de Andalucía (**Alegación 19.4**)

Sobre el reparto de infraestructuras más equitativo, hay que indicar que el diseño de la Red Logística de Andalucía articula el conjunto del territorio de la Comunidad Autónoma, con nodos en todas las provincias andaluzas. Las actuaciones planteadas son coherentes con el potencial logístico de cada provincia y con su dotación de infraestructuras nodales para el transporte de mercancías.

En relación con la apuesta por el nodo logístico de Jaén, hay que indicar que la primera medida de la Línea Estratégica LE7 Programa 1 “Mejora de la Red Logística de Andalucía” plantea una revisión de las Bases Estratégicas para el desarrollo logístico de Andalucía. Se pretende una revisión de las bases estratégicas para el desarrollo logístico de Andalucía definidas en el primer PISTA 2007-2013, que sirva para validar y redefinir el diseño y las líneas de actuación, con objeto de continuar con el desarrollo de la Red Logística a medio plazo. Para llevar a cabo esta medida la Agencia Pública de Puertos de Andalucía

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	53/91





licitó con fecha 16 de junio el contrato “REVISIÓN DE LAS BASES ESTRATÉGICAS PARA EL DESARROLLO LOGÍSTICO DE ANDALUCÍA”, actualmente en proceso de adjudicación. Se estima que los trabajos puedan comenzar a finales de octubre.

En el marco de este estudio, entre otras cuestiones, el nodo logístico de Jaén será objeto de un análisis detallado, analizando la compatibilidad de las tres actuaciones de interés autonómico contempladas en el anterior PISTA, situadas en Bailén, Linares y Andújar, y el resto de iniciativas públicas y privadas que han surgido en estos años en la provincia. El estudio también contempla un estudio de mercado para determinar la demanda de suelo logístico en Andalucía. Los resultados de este estudio serán los que determinen cuál es la actuación del nodo logístico de Jaén que se ejecutará en el marco del PITMA, en el horizonte del 2030, y con que prioridad dentro de este programa.

Cabe concluir, por consiguiente, que el PITMA si realiza una apuesta clara por la puesta en marcha del Nodo Logístico Puerta de Andalucía.

El **Grupo Parlamentario Popular Andaluz** pide la incorporación al Programa LE7P1 de un Área Logística en Almería, de acuerdo con el anterior PISTA. **Alegación 16.3.**

Como respuesta cabe indicar que el Programa LE7P1 “Mejora de la Red Logística de Andalucía”, en su medida 3 plantea impulsar de manera prioritaria en los primeros años del Plan el desarrollo de los proyectos de la Red Logística que estén más maduros, y por los que el sector muestra más interés, y abordar a continuación el resto de actuaciones conforme a las prioridades marcadas tras completar la medida 1. Esta medida plantea una revisión de las Bases Estratégicas para el desarrollo logístico de Andalucía, con estudios detallados de la demanda y las necesidades.

En base a ello cabe señalar que aunque el Área Logística de Almería no figura entre las actuaciones a impulsar de manera prioritaria en los primeros años del Plan, esto no implica que por parte de la Consejería se renuncie a acometer este proyecto. Como recoge el propio Plan, se podrá acometer en la segunda mitad del periodo de programación, siempre que el estudio que se va a realizar constata su viabilidad, basada en un estudio de demanda, y que se disponga de financiación.

El **Ayuntamiento de Andújar (Alegación 21)** solicita que se considere el informe del profesor Grindlay denominado “Informe técnico de valoración del potencial logístico del Nodo Logístico de Jaén Puerta de Andalucía” y se tenga en cuenta a Andújar en la elección de la ubicación más adecuada a ejecutar en este nodo.

Sobre esta alegación cabe responder lo mismo que en la anterior alegación. Actualmente se están revisando las bases estratégicas para el desarrollo logístico de Andalucía, de acuerdo con la primera medida de la LE7P1, y los estudios técnicos detallados determinarán cuál es la actuación del nodo logístico de Jaén que se ejecutará en el marco del PITMA, en el horizonte del 2030, y con que priorización.

No obstante, se admite el informe presentado por el Ayuntamiento de Andújar, que se facilitará al adjudicatario encargado de realizar el estudio para que sea tenido en cuenta.

La **Asociación de empresas de alojamientos de Jaén (TURJAEN)**, alega que Jaén debería contar con un “Área Logística”, ya que sería la única capital andaluza que no la tendría (**Alegación 22**). Propone el desarrollo del Puerto Seco de Linares (conectado a Algeciras), y el Puerto Seco de Jaén (conectado a Motril).

Cabe citar como respuesta de nuevo el contrato para la “REVISIÓN DE LAS BASES ESTRATÉGICAS PARA EL

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	54/91





DESARROLLO LOGÍSTICO DE ANDALUCÍA”, cuyos trabajos se iniciarán en breve. En el marco de este estudio, entre otras cuestiones, el nodo logístico de Jaén será objeto de un análisis detallado, analizando la compatibilidad de las tres actuaciones de interés autonómico contempladas en el anterior PISTA, situadas en Bailén, Linares y Andújar, y el resto de iniciativas públicas y privadas que han surgido en estos años en la provincia. Asimismo, se realizará un estudio de viabilidad para valorar programar una actuación en Jaén capital. El estudio también contempla un estudio de mercado para determinar la demanda de suelo logístico en todo Andalucía.

Por lo que respecta al “Puerto Seco de Jaén” señalar que se trata de una actuación promovida por el Ayuntamiento de Jaén y la Autoridad Portuaria de Motril, que no tiene la consideración de área logística de interés autonómico, y por tanto, no es competencia de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

El **Ayuntamiento de Utrera** solicita en la **alegación 23.4** incluir dentro del desarrollo de la Red Logística el Centro Logístico del Bajo Guadalquivir en Utrera.

Como respuesta es preciso indicar que la inclusión del centro logístico del Bajo Guadalquivir dentro de las áreas de oportunidad definidas en el POTAUS no conlleva su declaración o señalamiento como actuación de interés autonómico.

Tanto el primer PISTA 2007-2013, como el PISTA 2020, definieron las actuaciones integradas en la Red Logística de Andalucía, y dentro de esta, las actuaciones intermodales de interés autonómico ligadas a los corredores ferroviarios de la Red Transeuropea de Transporte. Son las actuaciones de interés autonómico que conforman la Red Logística las que se recogen en el PITMA, sin perjuicio de que existan otros centro de interés local o de promoción privada, como es el proyecto que motiva la alegación.

La Ley 5/2001, de 04 de junio, que regula las áreas de transporte de mercancías distingue las áreas de transporte de interés autonómico, promovidas por la Consejería competente en materia de transportes, y las áreas de transporte de interés local, promovidas por la administración local. Ambas son complementarias y deben contribuir a configurar un sistema intermodal de transporte de mercancías eficaz. Hay que entender, por consiguiente, que el proyecto del centro logístico del Bajo Guadalquivir, de iniciativa privada, debe tener la consideración de actuación de interés local, y que debe ser esta administración la que defina la mejor fórmula de gestión para su promoción.

Hay que señalar además, que la declaración de un área logística como actuación de interés autonómico, conforme a la Ley 5/2001, conlleva necesariamente una serie de cesiones a la administración autonómica, como es la cesión gratuita del 15% del suelo dotacional.

No obstante, señalar de nuevo lo previsto como desarrollo de Línea Estratégica LE7 “Mejora de la Red Logística de Andalucía” y la puesta en marcha del contrato “REVISIÓN DE LAS BASES ESTRATÉGICAS PARA EL DESARROLLO LOGÍSTICO DE ANDALUCÍA”. Será este estudio el que analice en detalle el papel de la Red Logística en la estrategia para el desarrollo de la intermodalidad ferroviaria en la Comunidad, teniendo en cuenta el diseño de los Corredores Ferroviarios de la Red Transeuropea que articulan Andalucía y sus nodos. Como resultado se identificará la necesidad de terminales intermodales para mercancías y su integración en la Red Logística.

La sociedad **CORTIJO GRANDE DE CABALLERÍAS S.L.** pide la inclusión de la ZAL-4 Cortijo Grande-Villegas en la documentación del PITMA, en sus objetivos y en sus líneas estratégicas (**Alegación 26**)

Como respuesta procede señalar que el proyecto del Sector 4 “Cortijo Grande-Villegas”, tal y como figura

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	55/91	





en el Plan Funcional vigente, se enmarca en el desarrollo del Área Logística de Interés Autonómico Bahía de Algeciras, uno de los nodos fundamentales de la Red Logística. El carácter estratégico de la actuación, por consiguiente, está fuera de toda duda, y de igual manera, su contribución a los objetivos estratégicos del Plan. Hay que dar la razón al alegante en este punto cuando señala la necesidad de recoger este proyecto dentro de las líneas estratégicas del PITMA, matizando, no obstante, que no se trata de una actuación directamente promovida por la Consejería, y por tanto no debe figurar en el marco económico y financiero del Plan.

Esta actuación planificada, se desarrollará mediante el “Convenio para la integración de Suelos en el Sector 4 del Área Logística de Interés Autonómico de la Bahía de Algeciras” firmado entre Cortijo Grande-Villegas de Caballerías S.L. (CGC) y la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA) con fecha 25 de febrero de 2021.

En virtud de este convenio CGC se obliga a contratar la redacción de los instrumentos de planeamiento que formule la Dirección de Ordenación del Territorio y Urbanismo, a instancias de la Agencia Pública de Puertos, para el desarrollo urbanístico del Sector, y una vez aprobados estos se obliga a la ejecución de todas las obras contempladas en el proyecto.

Se trata de una actuación que desarrollará la iniciativa privada en el horizonte de programación del PITMA, 2030, por lo que no procede citarla, como solicita la alegación, en el apartado 5 del documento “Balance de la planificación precedente”, y por la misma razón, tampoco en el apartado 6 “Análisis de la situación de partida del PITMA”. Si se considera acertado que la actuación aparezca en el Plano nº 21 del PITMA, LE7. P.1 “Mejora y ampliación de la Red Logística” como planificada, dentro del nodo logístico Bahía de Algeciras, y que figure asimismo en la línea estratégica.

Como conclusión, se acepta parcialmente la alegación, realizando las siguientes modificaciones del documento sometido a información pública:

- En el Plano nº 21 del PITMA, LE7. P.1 “Mejora y ampliación de la Red Logística” del documento CARTOGRAFÍA, en el ámbito del Área Logística Bahía de Algeciras, se añadirá la actuación “Cortijo Grande-Villegas” como planificada.
- Dentro del ANEJO Nº1 PROGRAMA DE ACTUACIONES, dentro de la LE7.P1, página 64, se sustituirá el punto 5 correspondiente al Área Logística Bahía de Algeciras por el siguiente: “2ª y 3ª Fase del Sector 2 “San Roque” y desarrollo del Sector 4 “Cortijo Grande-Villegas” del Área Logística Bahía de Algeciras. El incremento de actividad en la zona por el Puerto de Algeciras hace necesario incrementar la superficie especializada para la realización de actividades logísticas relacionadas con la actividad portuaria. Para ello, la Consejería promoverá la urbanización de nuevos Parques Logísticos de Transformación (PLT2 y PLT3), con una superficie en el entorno de las 20 ha. El desarrollo del Sector 4 lo promoverá la iniciativa privada en virtud del convenio firmado en febrero de 2021 con la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, no figurando esta actuación en el marco económico y financiero del Plan.”

Doña **María Cantos Alcázar** (Concejal de Promoción Económica en Ayuntamiento de Jaén), solicita que se incluyan el Puerto Seco del Polígono Nuevo Jaén y el apeadero ferroviario del polígono industrial Nuevo Jaén (**alegaciones 30.1 y 30.2**).

Tanto el primer PISTA 2007-2013, como el PISTA 2020, definieron las actuaciones integradas en la Red Logística de Andalucía, y dentro de esta, las actuaciones intermodales del Nodo Logístico de Jaén. El proyecto del Puerto Seco del Polígono Nuevo Jaén, y la ejecución de su acceso ferroviaria, no figuran

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	56/91





entre estas actuaciones.

La firma en 2020 del convenio entre el Ayuntamiento de Jaén y la Autoridad Portuaria de Motril se llevó a cabo como una iniciativa completamente al margen de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, y sin conocimiento, sin informe de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, que ostenta las competencias en materia de desarrollo y gestión de la red de áreas de interés autonómico en virtud de la Ley 5/2001, de 04, de junio, que regula las áreas de transporte de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Cabe señalar que la Ley 5/2001 distingue las áreas de transporte de interés autonómico, promovidas por la Consejería competente en materia de transporte, y las áreas de transporte de interés local, promovidas por la administración local. Ambas son complementarias y deben contribuir a configurar un sistema intermodal de transporte de mercancías eficaz. Hay que entender, por consiguiente, que la iniciativa emprendida por el Ayuntamiento de Jaén debe tener la consideración de actuación de interés local, y que debe ser esta administración la que obtenga la financiación necesaria.

No obstante, señalar de nuevo que en el trabajo que se está realizando “REVISIÓN DE LAS BASES ESTRATÉGICAS PARA EL DESARROLLO LOGÍSTICO DE ANDALUCÍA”, se analizará en detalle el papel de la Red Logística en la estrategia para el desarrollo de la intermodalidad ferroviaria en la Comunidad, teniendo en cuenta el diseño de los Corredores Ferroviarios de la Red Transeuropea que articulan Andalucía y lo nodos RTE. Como resultado se identificará la necesidad de terminales intermodales para mercancías y su integración en la Red Logística. Se hará un especial hincapié en analizar la estrategia intermodal del nodo logístico de Jaén.

La **Diputación de Córdoba**, introduce una alegación en el punto 4.3 (**alegación 45.5.2**) en el que entre la relación de Infraestructuras pendientes se citan:

- Conexión del parque logístico de la Junta de Andalucía con la terminal de Adif
- Mejora del trazado ferroviario Algeciras-Bobadilla
- Déficit de parcelas de más de 10.000 m2

En el apartado 5 de consideraciones y valoraciones, consideración tercera, se señalan las medidas del PITMA que deberían ser prioritarias, reiterando la necesidad de acometer estas infraestructuras pendientes.

Respecto a la conexión del área logística con la terminal de Adif, actualmente el proyecto funcional de remodelación del centro logístico de El Higuero contempla la ejecución de esta conexión a partir de que se alcance un cierto umbral en el demanda de transporte ferroviario contenerizado entre ambas infraestructuras. En la actualidad esta demanda es inexistente. No obstante, cuando se redacte el proyecto de la 3ª fase se abordará también el proyecto de esta conexión, que ha de ejecutarse en el marco de un convenio con Adif.

Por lo que respecta a la mejora del trazado ferroviario de la Algeciras-Bobadilla, es competencia del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Desde la Consejería se viene reivindicando la ejecución de esta mejora desde hace años, que forma parte además, de los dos Corredores Ferroviarios de la Red Transeuropea de Transporte.

Finalmente señalar que la modificación del Plan Funcional de Córdoba y la innovación del Plan Especial promovidas por la Agencia Pública de Puertos, tenían como finalidad el lograr parcelas de mayor tamaño.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	57/91	





Como resultado de estas modificaciones el área logística de Córdoba dispone en la actualidad de 5 parcelas que superan los 10.000 m², dos de ellas de 25.000 m² y una de 90.000 m².

La **Confederación Sindical de Comisiones Obreras de Andalucía** (CCOO) incluye varias alegaciones relacionadas con las áreas logísticas y el transporte de mercancías, englobadas en las **alegaciones 48.4 y 48.5**, entre ellas:

- Considerar el Corredor Ferroviario Atlántico como elemento estratégico para el desarrollo de Andalucía. Acortar plazos y comprometer financiación
- Corredor Mediterráneo. Acortar plazos y comprometer financiación.
- Conexión ferroviaria Algeciras-Bobadilla. Se requiere nuevo diseño de trazado e incorporar trazado internacional
- El PITMA no plantea por parte de la Junta de Andalucía ningún esfuerzo inversor en ninguno de estos corredores ferroviarios.
- Incluir zona de actividades logísticas del puerto de Huelva (ZAL) como parte de las infraestructuras logísticas de Andalucía.
- Completar y desarrollar las áreas de aparcamientos seguros con certificación oficial.
- Impulsar y desarrollar las áreas logísticas en cada provincia mediante la Red Logística. Establecer logística basada en la sostenibilidad y la intermodalidad.

La estrategia planteada en el PITMA en materia logística considera como elementos fundamentales el desarrollo de los dos Corredores Ferroviarios de la Red Transeuropea, el Mediterráneo y el Atlántico. Los dos corredores articularán perfectamente los nodos que configuran la Red Logística de Andalucía, y los dos son esenciales para garantizar la conexión exterior del sistema intermodal de transporte para mercancías. El documento preliminar del PITMA, por tanto, ya considera los dos Corredores Ferroviarios como elementos estratégicos para el desarrollo de Andalucía.

Respecto a la propuesta de acortar plazos, hay que señalar, que a excepción del nodo intermodal de Antequera, la ejecución del resto de infraestructuras que integran los corredores son competencia del Ministerio. La Junta de Andalucía sólo puede exigir al Ministerio que cumpla con los programas de trabajos aprobados por la Comisión Europea, y así se propone en el Programa LE1P1.

Respecto a plantear por parte de la Junta de Andalucía un esfuerzo inversor para la ejecución de los Corredores, reiterar que a excepción del nodo intermodal de Antequera, que financia en parte la Consejería con fondos FEDER, la ejecución del resto de infraestructuras que integran los corredores son competencia del Ministerio, y por lo tanto, deben tener financiación del Estado.

En lo que respecta a la Conexión ferroviaria Algeciras-Bobadilla, señalar de nuevo que se trata de una infraestructura de interés general, administrada por Adif. En reiteradas ocasiones se ha trasladado desde la Junta de Andalucía al Ministerio la necesidad de realizar un nuevo diseño de trazado en la línea, así como la imperiosa necesidad de su electrificación. En cualquier caso, la mejora de esta infraestructura, de competencia estatal, escapa del ámbito de planificación del PITMA.

En relación a la ZAL de Huelva, hay que señalar que la Autoridad Portuaria de Huelva y la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a través de la Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA), participante mayoritario de la Red Logística de Andalucía S.A., firmaron en noviembre de 2020 un protocolo general de actuación para la incorporación del Puerto de Huelva a Red Logística de

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	58/91





Andalucía.

Señalar también que la mejora de la seguridad en el transporte de mercancías en la red de carreteras andaluzas, promoviendo áreas de estacionamiento adecuadas, atendiendo las necesidades específicas de las catalogadas como mercancías peligrosas, es una medida ya contemplada en el PITMA, LE7.P3.

Por último indicar que impulsar y desarrollar las áreas logísticas en cada provincia mediante la Red Logística y establecer una logística basada en la sostenibilidad y la intermodalidad, son propuestas recogidas ampliamente en el PITMA, LE7.P1, y son además los criterios que inspiraron el proyecto de la Red Logística de Andalucía desde su inicio.

La Confederación de Empresarios de Andalucía alega en este tema que aunque la Diagnóstico identifica como necesidad la falta de áreas de aparcamiento y servicios para transporte de mercancías, el PITMA no ofrece medidas o criterios para su implantación (**alegación 50.8**).

La propuesta sobre áreas de descanso para camiones de transporte de mercancías se encuentra en el programa L7P2, servicios al transporte seguro de mercancías. En la medida 1 se propone "*Plan de Centros de Servicios al Vehículo Seguros y Áreas de Estacionamiento para mercancías peligrosas. Se elaborará un Plan de Acción para el desarrollo de una Red de Centros de Servicios al Vehículo Seguros y Áreas de Estacionamiento para mercancías peligrosas, integrando las instalaciones de Red Logística y las puestas en marcha desde la iniciativa privada. El Plan definirá las fórmulas de colaboración con la iniciativa privada para la puesta en servicio y explotación de nuevos centros.*"

El programa incluye la redacción de este Plan y posteriormente el desarrollo de las actuaciones prioritarias.

El **Ayuntamiento de Málaga**, incluye una alegación sobre el desarrollo de áreas logísticas, la **Alegación 51.8**. Incide en la necesidad de acompasar el desarrollo de la ampliación del Área Logística de Málaga en Buenavista con la ejecución del desdoblamiento de la carretera A-7054 (actuación reclamada en el programa L5.P9).

El Sector donde se ubica la ampliación del área logística está limitado al Sur por el futuro Sistema General de la Avenida de Ortega y Gasset que recoge el PGOU de Málaga, denominado SG T.7, que coincide con el proyecto de desdoblamiento de la carretera autonómica A-7054, y es a través de este eje que debe resolverse el único acceso posible al futuro centro logístico, tal y como ha señalado el Servicio de Carreteras de la Delegación Territorial de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio en Málaga en su informe al Plan Especial que se tramita.

Resulta redundante, por tanto, la alegación del Ayuntamiento de Málaga en este punto, pues la necesidad de acompasar el desarrollo de la ampliación del Área Logística de Málaga en Buenavista con la ejecución del desdoblamiento de la carretera A-7054, al menos parcialmente, ya ha sido señalada por la Administración competente.

No obstante, en la respuestas a las alegaciones presentadas en materia de infraestructuras viarias se señala la intención de recoger esta actuación en el Anejo I del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) del PITMA, quedando su ejecución condicionada a la disponibilidad presupuestaria. Por otra parte, es cierto que el borrador de Presupuestos para 2022 ya contempla la redacción del proyecto "DUPLICACIÓN CALZADA A-7054 (INTELHORCE)". Este proyecto de duplicación de calzada deberá garantizar la viabilidad del acceso a la ampliación del Área Logística de Málaga en Buenavista, y ser compatible con la altimetría definida tanto en el *Plan Especial de Interés Supramunicipal del Sector "Buenavista"* que tramita la

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	59/91





Consejería, como con el *Proyecto de Urbanización del Sector SUP-T,10 "Buenavista"* redactado por SEPES y aprobado por el Ayuntamiento de Málaga en 2012.

Las alegaciones de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible que afectan a materia de áreas logísticas (**alegaciones 47.9 y 47.10**), al tener un carácter sectorial, se contestan en el apartado correspondiente.

3.10. Sensibilización y formación en movilidad y otras alegaciones.

Se engloban en este apartado las alegaciones relacionadas con las medidas de sensibilización y formación en materia de Movilidad, y se añaden algunas alegaciones que no pueden clasificarse en los otros apartados, y que efectúan una petición concreta.

- Comisiones Obreras.
- Servicio de Calidad del Aire de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación y Desarrollo Sostenible.

El **sindicato Comisiones Obreras** hace propuestas relacionadas con los programas de sensibilización y formación.

Se sugiere incluir una propuesta formativa en transporte, movilidad y logística, e incorporar la Movilidad Sostenible en los planes educativos (**alegaciones 48.8, 48.9 y 48.10**).

Como respuesta, el Programa LE9.P1 (Sensibilización de la ciudadanía) tiene entre sus objetivos formar en movilidad sostenible a la comunidad educativa y a la comunidad universitaria, que incluye, entre otros, a profesorado y alumnado. En el ámbito de las competencias de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio no están el sistema educativo andaluz ni los contenidos de los planes educativos o sanitarios, aunque sí se tendrá en cuenta a la hora de realizar aportaciones a los mismos en su fase de elaboración, y, en cualquier caso, en la coordinación administrativa prevista en el Programa LE1.P3 Coordinación de diferentes departamentos de la Junta de Andalucía, en el ámbito de las infraestructuras del transporte y la movilidad.

Hay que indicar además que actualmente se está impulsando el Concurso Ponte en Marcha para sensibilizar a la comunidad educativa en el fomento de la movilidad sostenible. Además se tiene previsto crear y convocar próximamente los Premios Andaluces de Movilidad Sostenible y por último se está trabajando en la creación de una Cátedra de Transporte en la Universidad de Sevilla.

El **Servicio de Calidad del Aire de la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación y Desarrollo Sostenible**, solicita modificaciones en las LE9 P1 "Sensibilización de la Ciudadanía" y LE9 P2 "Sensibilización de administraciones y empresas", alegaciones 47.13 y 47.14. Estas alegaciones están también consideradas en el apartado de alegaciones de carácter sectorial.

La **alegación 47.13** propone incluir una medida específica sobre la calidad del aire y la mejora en la movilidad en el programa LE9 P1 "Sensibilización de la Ciudadanía", con la siguiente redacción: *"Elaboración de material divulgativo que recoja las mejoras que se producen en los niveles de determinados contaminantes del aire y de ruido con la asunción de una movilidad más sostenible y participativa, incidiendo en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos"*.

Se acepta la propuesta, y se modifica el texto del Programa LE9.P1, que en su Medida nº 2 especificará:

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	60/91





"Elaboración de materiales de difusión para todos los destinatarios que recojan las mejoras que supone la adopción de hábitos de movilidad sostenible y participativa para la mitigación del cambio climático y del ruido y para la calidad de vida de la ciudadanía: presentación y vídeo". En cualquier caso, tal como se especifica en el Programa, éste se diseñará y ejecutará en estrecha colaboración con la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, y más concretamente con la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático.

En el programa LE9 P2 "Sensibilización de administraciones y empresas" la **alegación 47.14** propone añadir la siguiente medida: "Elaboración de material divulgativo sobre casos de éxito en la implantación de los planes de movilidad, incidiendo en las mejoras ambientales que ello supone y, en particular, en las relacionadas con la mejora de la calidad del aire y con la reducción de los niveles de ruido". El concepto de casos de éxito se considera recogido en la medida nº 3 del Programa sobre buenas prácticas. No obstante, se eliminará de ese concepto el término "municipales" para dar cabida a una tipología más amplia de iniciativas.

Comisiones Obreras solicita la Aprobación con carácter urgente de la Ley Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible.

De acuerdo con los programas LE2P1 y LE2P2, la Consejería está trabajando actualmente en la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles que será la base estratégica sobre la que se apoyará la futura Ley. Asimismo se está trabajando en la identificación de los principales contenidos de la Ley.

Comisiones Obreras también solicita planes de movilidad sostenible para empresas de más de 150 trabajadores, centros de la administración, hospitales...

Como centros atractores de demanda de la movilidad, estos centros son estudiados desde el diagnóstico en los Planes de Transporte Metropolitanos, proponiendo en su caso actuaciones que incentiven una conexión sostenible. En cualquier caso, estos planes de movilidad sostenible ligados a los grandes centros de trabajo serán objeto de la futura Ley Andaluza de Movilidad Sostenible.

Además el Programa Andalucía Rural Conectada (LE4P4) ya cuenta con rutas para comunicar diversos municipios con centros sanitarios y hospitales.

4. ALEGACIONES RELATIVAS AL ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATÉGICO.

En cumplimiento de lo dispuesto en la Ley 7/2007 de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, y su modificación en el Decreto-Ley 3/2015, en lo relativo a evaluación ambiental de planes y programas, el PITMA 2021-2030 y su Estudio Ambiental Estratégico han sido sometidos de forma conjunta al procedimiento de Información Pública.

Previamente, para la emisión del Documento de Alcance previsto en el procedimiento de Evaluación Ambiental de Planes y Programas, la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible realizó consultas a las Administraciones Públicas y a las personas interesadas. Se recibieron respuestas de los siguientes organismos o asociaciones:

- Colegio de arquitectos de Andalucía.
- Diputación Provincial de Cádiz.
- Diputación Provincial de Jaén.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	61/91	





- Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local. Viceconsejería.
- Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo. Viceconsejería.
- Consejería de Salud y Familias. Viceconsejería.
- Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Viceconsejería.
- Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. Viceconsejería.
- Consejo Andaluz de Gobiernos Locales.
- Dirección General de Política Energética y Minas. Ministerio para la Transición Ecológica.
- Oficina Española de Cambio Climático. Ministerio para la Transición Ecológica.
- Subdirección General de Evaluación Ambiental. DG Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica.
- Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Ministerio de Fomento.

Finalmente, el documento de Alcance fue emitido en diciembre de 2019. Sus consideraciones han sido incorporadas al PITMA y al Estudio Ambiental Estratégico.

Como resultado del procedimiento de Información Pública y Audiencia, se han recibido algunas **alegaciones que afectan al Estudio Ambiental Estratégico**, o a los contenidos de carácter ambiental o de sostenibilidad del PITMA 2021-2030.

Son las siguientes:

- Ministerio para la Transición Ecológica y el reto Demográfico.
- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos.
- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Oficina del Cambio Climático.
- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Servicio de Calidad del Aire.

Al Estudio Ambiental Estratégico le acompaña el documento de Valoración de Impacto en la Salud, que tiene dos alegantes:

- Consejería de Salud y Familias.
- Consejería de Agricultura. Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos.

El **Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico**, realiza tres alegaciones al PITMA 2021-2030, relacionadas con el Estudio Ambiental Estratégico

- Abordar la fragmentación de habitats como un proceso de interacciones ecológicas. **Alegación 9.1**
- Citar Estrategia Europea de Biodiversidad 2030 y diversa normativa en materia de conservación de patrimonio natural y biodiversidad.. **Alegación 9.2**
- Inclusión de medidas ambientales relacionadas con la biodiversidad y la fragmentación en los Programas. **Alegación 9.3.**

Se aceptan las tres alegaciones y se producen en consecuencia cambios en el documento del Estudio

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	62/91	





Ambiental Estratégico y en el Plan PITMA 2021-2030. Se incorpora la Estrategia Europea de Biodiversidad 2030 al apartado de marco estratégico europeo, resumiendo sus contenidos y determinando en que afecta a la planificación y desarrollo de infraestructuras del transporte.

Además, se introducen nuevas referencias en el marco estatal sobre esta materia, de acuerdo con lo sugerido por el Ministerio, con especial referencia a la Estrategia de Infraestructura Verde, conectividad y restauración ecológica, que fue aprobada en fecha muy reciente, 13 de julio de 2021, con la versión preliminar del PITMA ya cerrada antes de la Información Pública.

La fragmentación de habitats como un proceso de interacciones ecológicas se incorpora en el Estudio Ambiental Estratégico, en el capítulo dedicado a efectos de las infraestructuras, tomando como referencia la propia Estrategia de Infraestructura Verde y el documento "*Prescripciones técnicas para la reducción de la fragmentación de habitats en las fases de planificación y trazado*", de la serie Documentos del Grupo de Trabajo sobre fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte, publicados por el propio Ministerio. Se abordan las afecciones a los corredores ecológicos que aseguran las interacciones entre los espacios protegidos, de acuerdo con la red de infraestructuras verdes que se dibujan en el Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía.

El Informe del Ministerio indica que lo incluido en el Estudio Ambiental Estratégico en relación a la fragmentación de habitats no tiene reflejo en el propio Plan. Sobre ello hay que indicar que hay medidas concretas de desfragmentación de habitats en el Programa LE5P3, infraestructuras viarias sostenibles, donde la medida 3 se dedica a esta materia.

Además hay que considerar que el Estudio Ambiental Estratégico es un documento que forma parte indivisible del Plan, al formar parte de la Evaluación Ambiental Estratégica, y por tanto sus medidas son también de obligado cumplimiento, en este caso en el desarrollo de actuaciones.

En cuanto a la inclusión de medidas ambientales relacionadas con la biodiversidad, se incorpora la mención a las mismas, tanto en el Estudio Ambiental Estratégico como en los Programas del Plan PITMA, abriendo la posibilidad (ya expresamente indicada en la versión inicial del PITMA) de obtener financiación adicional para el desarrollo de medidas concretas, incluso no ligadas necesariamente al desarrollo de nueva obra civil.

En concreto en los Programas LE5P3 infraestructuras viarias sostenibles y LE5P4 Infraestructuras verdes y carreteras paisajistas, se menciona ahora la Estrategia de Infraestructura Verde y su mandato de promover una gestión ambiental de los márgenes de las infraestructuras lineales de transporte coherente con el desarrollo de la Infraestructura Verde, e impulsar la conservación y restauración ecológica de elementos ambientales de interés, existentes o generados, en el entorno de las infraestructuras de transporte. Ello da soporte a las medidas relacionadas con la desfragmentación de habitats (en el LE5P3) y la reforestación del dominio público viario (LE5P4).

Se incorporan además medidas adicionales en el EAE, relativas al mantenimiento de las funciones ecológicas de las infraestructuras verdes definidas en el Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía, y al mantenimiento de la coherencia de la Red Natura 2000.

La **Consejería de Agricultura, Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos** presenta un extenso documento, en el que hace consideraciones diversas sobre las infraestructuras de transporte y su relación con las inundaciones y las afecciones a los cauces, y propone algunos textos y análisis para su inclusión en el Estudio Ambiental Estratégico.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	63/91





- Realiza consideraciones a tener en cuenta en el desarrollo de actuaciones en lo relativo a afecciones a cauces y zonas inundables. **Alegación 41.4.**
- Consideraciones sobre la calidad de las aguas en los Programas de la LE8 (sistema portuario). **Alegación 41.5.**
- Es necesario establecer limitaciones al glifosato en el control de vegetación. **Alegación 41.6.**

Se consideran procedentes las peticiones. La alegación 41.4 aporta un texto muy elaborado sobre estas afecciones, que no obstante son las habituales que se determinan en las autorizaciones que los organismos de cuenca realizan para proyectos que afectan a cauces y zonas inundables. No obstante, y haciendo esa aclaración, se incorporan como medidas preventivas en los textos del Estudio Ambiental Estratégico (9.4 Medidas relativas al desarrollo de las infraestructuras).

Las consideraciones sobre la calidad de las aguas en los Programas de la LE8 (sistema portuario), si bien no se incluyen en la redacción del propio programa del anexo I, si se incorpora en las medidas del Estudio Ambiental Estratégico (capítulo 9).

Por último, las limitaciones al uso del glifosato en el control de vegetación se añade como medida preventiva en los textos del Estudio Ambiental Estratégico (9.4.1 La sostenibilidad en la gestión de las infraestructuras), previendo adoptar un manual de buenas prácticas en materia de conservación integral de carreteras.

La **Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación y Desarrollo Sostenible. Oficina del Cambio Climático** incorpora tres alegaciones directamente relacionadas con el Estudio Ambiental estratégico.

- Incluir análisis de vulnerabilidad al cambio climático de las infraestructuras. **Alegación 42.2.**
- Incorporar algunas de las medidas del Estudio Ambiental Estratégico del PAAC en el del PITMA. **Alegación 42.6.**

El Estudio Ambiental Estratégico, y su anexo de Incidencia en el Cambio Climático si analizan este asunto de la adaptación al Cambio Climático. Y se hace mención al estudio realizado en este sentido, vulnerabilidad de las infraestructuras ante el cambio climático, por el PAAC. No obstante, se acepta la propuesta y se incorpora expresamente este contenido del PAAC en el ANEXO IV Incidencia en el Cambio Climático, realizando consideraciones relacionadas no solo con las propuestas del PITMA, sino con la red de infraestructuras del transporte titularidad de la Junta. Se revisa el análisis de riesgo desarrollado en el PAAC y se adapta y valora para que incorpore no solo las infraestructuras de transporte, sino también la movilidad y el transporte público.

Se refuerzan además las medidas inicialmente previstas en materia de adaptación, incluyendo la redacción de un estudio detallado de la vulnerabilidad de la red de infraestructuras de transporte de titularidad de la Junta.

En cuanto a las medidas del Estudio Ambiental Estratégico del PAAC que afectan a la movilidad e infraestructuras, se incorporan expresamente en un nuevo subcapítulo del capítulo 9, el 9.4.8.

La **Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación y Desarrollo Sostenible. Servicio de Calidad del Aire**, pide diversas modificaciones relacionadas con la calidad del aire en el Estudio Ambiental Estratégico. **47.15.**

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	64/91





Las modificaciones de texto propuestas relativas a la descripción de los objetivos del Plan, Objetivos estratégicos y descripción de la línea estratégica 6 se aceptan y se incorporan en la nueva versión.

No así las de la Línea 7, por las razones ya expuestas en el apartado correspondiente de alegaciones de carácter sectorial, para este alegante.

Se asumen también las alegaciones relativas a la descripción del marco de planificación en materia de cambio climático y eficiencia energética, así como la incorporación de una medida relativa al seguimiento de actuaciones que relacionen los planes de mejora de la calidad del aire con la movilidad.

En relación al **Documento de Valoración de Impacto** en la Salud, la **Consejería de Agricultura, Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos**, pide que se consideren los aspectos relacionados con las inundaciones en el impacto sobre la Salud. **Alegación 41.7.**

Se incorpora esta sugerencia en el Documento, en el apartado de análisis de los impactos en la salud.

La **Consejería de Salud y Familias** realiza diversas observaciones al VIS, Valoración del Impacto en la Salud, que también se incorporan. Aunque exceden en gran medida a lo exigido por el Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, que establece el procedimiento de la Evaluación de Impacto en la Salud en la Comunidad Autónoma, se incorporan y desarrollan parcialmente algunas de las cuestiones que se plantean. Hay que considerar que se trata de un Plan Estratégico, con un cierto grado de indeterminación en algunas de las actuaciones que en mayor medida inciden en esta cuestión, por lo que no puede hacerse una modelización certera de muchos de los parámetros que se solicitan.

Sevilla, a 12 de Noviembre de 2021.

La Coordinadora de la Secretaría General

Teresa Román Perea

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	65/91	





ANEXO I.

Listado de entidades a las que se concede trámite de audiencia

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	66/91	





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

- FEDERACIÓN ANDALUZA DE TRANSPORTE. (ACETM – ASOCIACIÓN COMARCAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE Y MAQUINARIA AUXILIAR DE OBRA PÚBLICA)
- ACNA – ASOCIACIÓN DE CLUBS NÁUTICOS DE ANDALUCÍA
- ADENA
- AETRANS – ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA
- ASAJA ANDALUCÍA
- ASEFMA – ASOC. ESPAÑOLA DE FABRICANTES DE MEZCLAS ASFÁLTICAS
- ASICA – ASOCIACIÓN DE INGENIEROS CONSULTORES DE ANDALUCÍA
- ASOCIACIÓN ARMADORES DE LEPE
- ASOCIACIÓN CICLISTA CONBICI
- ASOCIACIÓN CICLISTAS A CONTRAMANO
- ASOCIACIÓN DE ARMADORES DE ISLA CRISTINA
- ASOCIACIÓN DE ARMADORES DE PALOS DE LA FRONTERA
- ASOCIACIÓN DE CERCO – ASURABUCER
- ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS Y AUTÓNOMOS DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
- ASOCIACIÓN DE PRODUCTORES PESCA DE PUNTA
- ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA
- ASOCIACIÓN FLOTA ARTESANAL ISLA CRISTINA
- ASOCIACIÓN PRODUCTORES PESCA DE CARBONERAS S.C.A.
- ASOCIACIÓN TÉCNICA DE CARRETERAS
- ASOTRAMER – ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTE DISCRECIONAL DE MERCANCÍAS
- ATRANSMERC – ASOCIACIÓN PROVINCIAL DE EMPRESARIOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA
- CÁMARA DE COMERCIO DE ALMERÍA
- CÁMARA DE COMERCIO DE CÁDIZ
- CÁMARA DE COMERCIO DE CÓRDOBA
- CÁMARA DE COMERCIO DE GRANADA
- CÁMARA DE COMERCIO DE HUELVA
- CÁMARA DE COMERCIO DE JAÉN
- CÁMARA DE COMERCIO DE MÁLAGA
- CÁMARA DE COMERCIO DE SEVILLA
- CAVA – CONFEDERACIÓN DE ASOCIACIONES VECINALES DE ANDALUCÍA
- CEPES – CONFEDERACIÓN DE ENTIDADES PARA LA ECONOMÍA SOCIAL DE ANDALUCÍA
- CEACOP – CÍRCULO DE EMPRESAS ANDALUZAS DE LA CONSTRUCCIÓN, CONSULTORÍA Y OBRA PÚBLICA
- CICCARTUJA – CENTRO DE INVESTIGACIONES CIENTÍFICAS ISLA DE LA CARTUJA
- CIVISUR (UNIÓN CÍVICA DEL SUR DE ESPAÑA)
- CLUB DE ACTIVIDADES NÁUTICAS DE CHIPIONA Y CLUB DE VELA LIGERA
- CLUB DE MAR PUERTO BANÚS

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	67/91	





- CLUB DEPORTIVO NÁUTICO RÍO SAN PEDRO
- CLUB NÁUTICO CHIPIONA
- CLUB NÁUTICO DE BARBATE
- CLUB NÁUTICO DE CONIL
- CLUB NÁUTICO DE ROTA
- CLUB NÁUTICO DE SAN JOSÉ
- CLUB NÁUTICO DE SANCTI-PETRI
- CLUB NÁUTICO GALLINERAS
- CLUB NÁUTICO LINENSE MAR DE LEVANTE
- CLUB NÁUTICO PUERTO AMÉRICA
- CLUB NÁUTICO URTA
- COAG ANDALUCÍA
- COAMBA (Colegio de ambientólogos de Andalucía)
- COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS
- CONSEJO ANDALUZ DE COLEGIOS OFICIALES DE ARQUITECTOS . CACOA
- COLEGIO OFICIAL DE BIÓLOGOS DE ANDALUCÍA
- COLEGIO OFICIAL DE INGENIEROS INDUSTRIALES DE ANDALUCÍA OCCIDENTAL
- COLEGIO DE INGENIEROS TÉCNICOS DE OBRAS PÚBLICAS DE ANDALUCÍA OCCIDENTAL
- COLEGIO DE INGENIEROS TÉCNICOS DE OBRAS PÚBLICAS DE ANDALUCÍA ORIENTAL
- COLEGIO DE GEÓGRAFOS DE ANDALUCÍA
- COMISIONES OBRERAS DE ANDALUCÍA (CCOO)
- COMITÉ DE ENTIDADES REPRESENTANTES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. CERMI-ANDALUCÍA
- CONFEDERACIÓN ANDALUZA VECINAL – CONAVE
- CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE ANDALUCÍA
- CONSEJO ANDALUZ DE CONCERTACIÓN LOCAL –Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local de la Junta de Andalucía
- CONSEJO ANDALUZ DE CÁMARAS DE COMERCIO
- CONSEJERÍA DE TURISMO, REGENERACIÓN, JUSTICIA Y ADMÓN. LOCAL
- CONSEJERÍA DE PRESIDENCIA, ADMINISTRACIÓN PÚBLICA E INTERIOR
- CONSEJERÍA DE EMPLEO, FORMACIÓN Y TRABAJO AUTÓNOMO
- CONSEJERÍA DE HACIENDA Y FINANCIACIÓN EUROPEA
- CONSEJERÍA DE EDUCACIÓN Y DEPORTE
- CONSEJERÍA DE AGRICULTURA, GANADERÍA, PESCA Y DESARROLLO SOSTENIBLE
- CONSEJERÍA DE TRANSFORMACIÓN ECONÓMICA, INDUSTRIA, CONOCIMIENTO Y UNIVERSIDADES
- CONSEJERÍA DE SALUD Y FAMILIAS
- CONSEJERÍA DE IGUALDAD, POLÍTICAS SOCIALES Y CONCILIACIÓN
- CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO
- CONSEJERÍA DE CULTURA Y PATRIMONIO HISTÓRICO
- CLUSTER SMART CITY
- CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO ÁREA DE ALMERÍA

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	68/91	





- CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO ÁREA DE CÓRDOBA
- CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO ÁREA DE GRANADA
- CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO ÁREA DE JAÉN
- CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO ÁREA DE MÁLAGA
- CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO ÁREA DE SEVILLA
- CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO CAMPO DE GIBRALTAR
- CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO COSTA DE HUELVA
- CONSORCIO DE TRANSPORTES BAHÍA DE CÁDIZ
- CSIC ANDALUCÍA
- D.G.T.
- DELEGACIÓN DEL GOBIERNO EN ANDALUCÍA
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALMERÍA
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CÁDIZ
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE CÓRDOBA
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE GRANADA
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE HUELVA
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE JAÉN
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE MÁLAGA
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE SEVILLA
- DIRECCIÓN GENERAL DE POLÍTICA ENERGÉTICA Y MINAS. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
- EBD – ESTACIÓN BIOLÓGICA DE DOÑANA
- ECOLOGISTAS EN ACCIÓN
- EEZ – ESTACIÓN EXPERIMENTAL DEL ZAIDÍN
- ENTE PÚBLICO DE PUERTOS DEL ESTADO
- FAAPE – FEDERACIÓN ANDALUZA DE ASOCIACIONES DE PESCA
- FACOPE – FEDERACIÓN ANDALUZA DE COFRADÍAS DE PESCADORES
- FACUA – FEDERACIÓN ANDALUZA DE CONSUMIDORES Y USUARIOS
- FANDABUS
- FEDEM ANDALUCÍA
- FADECO CONTRATISTAS
- FADECO PROMOTORES
- GAESCO
- FEDERACIÓN ANDALUZA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS
- FEDERACIÓN ANDALUZA DE CICLISMO
- FEDERACIÓN ANDALUZA DE VELA
- FETRAMA – FEDERACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES DE MÁLAGA
- FUNDACIÓN ENTORNO
- GREENPEACE ESPAÑA
- IIQ – INSTITUTO DE INVESTIGACIONES QUÍMICAS
- ILUSTRE COLEGIO DE ECONOMISTAS DE SEVILLA
- IRNAS – INSTITUTO DE RECURSOS NATURALES Y AGROBIOLOGÍA DE SEVILLA

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	69/91	





- LONJA DE ISLA, S.L.
- MARINAS DE ANDALUCÍA
- MINISTERIO DE FOMENTO. S^a DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA
- NAS MARBELLA, S. A. - NASIR BIN ABDULLAH & SONS, S.L.
- OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA
- ORGANIZACIÓN DE PRODUCTORES DE LA ATUNARA
- ORGANIZACIÓN DE PRODUCTORES PESQUEROS ARTESANAL DE CÁDIZ
- PLATAFORMA CARRIL BICI DE CÓRDOBA
- PUERTO DEPORTIVO BENALMÁDENA
- PUERTO GELVES
- REAL CLUB NÁUTICO SOTOGRANDE
- RENFE – ESTACIÓN SEVILLA SANTA JUSTA
- RUEDAS REDONDAS
- Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda. Ministerio de Fomento.
- SEO BIRDLIFE
- SEOPAN – ASOC. EMPRESAS CONSTRUCTORAS Y CONCESIONARIAS DE INFRAESTRUCTURAS
- Subdirección General de Evaluación Ambiental. DG Biodiversidad y Calidad Ambiental. Ministerio para la Transición Ecológica
- UCA – UNIÓN DE CONSUMIDORES DE ANDALUCÍA
- UNIÓN GENERAL DE TRABAJADORES DE ANDALUCÍA
- UNIVERSIDAD DE SEVILLA
- UNIVERSIDAD PABLO DE OLAVIDE
- UNIVERSIDAD DE HUELVA
- UNIVERSIDAD DE CÁDIZ
- UNIVERSIDAD DE JAÉN
- UNIVERSIDAD DE CÓRDOBA
- UNIVERSIDAD DE ALMERÍA
- UNIVERSIDAD DE MÁLAGA
- UNIVERSIDAD DE GRANADA
- UPA ANDALUCÍA.
- FATRANS (FED, AND, DE TRANSPORTE).

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	70/91	





ANEXO II.

Tabla resumen de alegantes y alegaciones

Pag- 71

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021	
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA			
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	71/91	





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	RESOLUCIÓN	CAMBIA EL PLAN	
Enrique Balero Salvo	Indicadores que relacionen longitud y superficie, y longitud y población con análisis provincial.	1.1	INFR. VIARIAS	Rechazada	NO	
	Incluir datos sobre el transporte de mercancías en Andalucía.	1.2	INFR. VIARIAS	Rechazada	NO	
	Incluir datos de intensidad de tráfico pesado en las carreteras.	1.3	INFR. VIARIAS	No procede	NO	
	Identificación de tramos de concentración de accidentes.	1.4	INFR. VIARIAS	Rechazada	NO	
	Dar indicadores de Demanda y Población servida en relación a las poblaciones de las Áreas Metropolitanas.	1.5	TPE METROPOL	Considerada	NO	
	Incluir referencia expresa a las líneas 2 y 4 del Metro de Sevilla	1.6	TPE METROPOL	Recogida	NO	
	Cartografía de los metros en 2020	1.7	TPE METROPOL	Recogida	NO	
	Analizar situación de la Movilidad en los dos parques tecnológicos en Sevilla	1.8	TPE METROPOL	Considerada	NO	
	Incluir datos relativos a las inversiones del Informe AlRef	1.9	GENERAL	Rechazada	NO	
	Asociación club ciclista Vega del Guadalquivir.	Incluir un programa específico para la adecuación de las carreteras a la práctica de la Movilidad	2.1	INFR. VIARIAS	Considerada	NO
	Sociedad ecologista ALWADI-IRA.	Necesidad de un Programa específico para Vías Verdes	2.2	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	FAMP	Incluir un programa específico de Vías Verdes en la LEE.	3.1	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	FANDABUS	No presentan. Pide se proceda de acuerdo con Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía	4	No es alegación		
	Diputación de Cádiz	El Diagnóstico en materia de transporte público por autobús es erróneo y las medidas insuficientes. Es necesaria una OSP para este transporte, con ayudas a las empresas.	5	TRANSP. PUBLICO	No procede	NO
		SUGERENCIA: Medidas para incentivar movilidad en núcleos rurales: CARSHARING Y CARPOOLING, ipste a la demanda y renovación concesiones.	6.1	TRANSP. PUBLICO.	Recogida	NO
		SUGERENCIA: Intermodalidad. Hay que dar mayor peso a las redes ferroviarias.	6.2	INFR. FERROV	Recogida	NO
		SUGERENCIA: mejorar el transporte público por autobús.	6.3	TRANSP. PUBLICO	Recogida	NO
		SUGERENCIA: Apoyar las iniciativas para instalaciones de estaciones de recarga eléctrica.	6.4	MOVILIDAD SOSTENIBLE	Recogida	NO
		SUGERENCIA: Incentivas líneas de coordinación entre administraciones	6.5	GENERAL	Recogida	NO
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.	Sugerencia: Tren Litoral Málaga-Estepona. La Junta debería asumir liderazgo.	7.1	INFR. FERROV.	Rechazada	NO	
	Sugerencia: Crear un Observatorio de la Movilidad en Andalucía	7.2	GENERAL	No procede.	NO	

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	72/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	RESOLUCIÓN	CAMBIA EL PLAN
Puerto Seco de Antequera	Que se de prioridad en la programación a la ejecución del desdoble de la A-384 entre Estación de Santa Ana y la A-92.	8	INFR. VIARIAS	Recogida	NO
Ministerio para la Transición Ecológica y el reto demográfico.	Abordar la fragmentación de habitats como un proceso de interacciones ecológicas Citar Estrategia Europea de Biodiversidad 2030 y la Estrategia de Infraestructura Verde, Conectividad y restauración ecológica.	9.1 9.2	Estudio Ambiental Estratégico Estudio Ambiental Estratégico	Aceptada Aceptada	SI SI
	Inclusión de medidas ambientales relacionadas con la biodiversidad en los Programas	9.3	Estudio Ambiental Estratégico	Aceptada	SI
Plataforma Ciudadana Valencina habitable	Eliminar del Plan actuaciones que impliquen la ampliación o duplicación de la A-8077, como plataforma de transporte Público, por afectaciones a zona arqueológica	10	INFR. VARIA. TPTE. METROPOLITANO	Considerada	NO
Asociación Los Dómines	Eliminar del Plan actuaciones que impliquen la ampliación o duplicación de la A-8077, como plataforma de transporte Público, por afectaciones a zona arqueológica	11	INFR. VARIA. TPTE. METROPOLITANO	Considerada	NO
Asociación Úbeda por Jaén.	Incluir AVE entre Jaén y Madrid (en LE1P1) Mejora de líneas y servicios en red ferroviaria convencional (en LE1P1) Cercanías de Jaén (en LE1P1)	12.1 12.2 12.3	INFR. FERROV INFR. FERROV TPTE. METROPOL	Aceptada Recogida Recogida	SI NO NO
SEOPAN	Es necesario evaluar cada infraestructura con método Value for money, siguiendo metodología de UE. Es necesario tener en cuenta las implicaciones de la regulación de la taxonomía a la hora de diseñar los proyectos de infraestructura que se incluyen en el PTTMA El PTTMA debería dejar abierta la posibilidad a una posible implantación del pago por uso en la red de carreteras de gran capacidad de titularidad de la Junta de Andalucía. Escaso protagonismo de los programas LE5.P5 "Mejora de los ejes de gran capacidad autonómicos pertenecientes a la RTE-T" y LE5.P6 "Completar y mejorar los grandes ejes viarios de la red de alta velocidad" No se plantea la solución de carreteras 2+1 para abordar la mejora de carreteras convencionales. No se plantean actuaciones de soterramiento de vías urbanas Todos los programas de la LE 5 "Infraestructuras sostenibles e intermodales" deberían contemplar la posibilidad de financiación mediante colaboración público-privada.	13.1 13.2 13.3 13.4 13.5 13.6 13.7	GENERAL - INFR. VIARIAS INFR. VIARIAS INFR. VIARIAS INFR. VIARIAS GENERAL	Recogida No procede Rechazada Considerada Recogida Considerada Considerada	NO NO NO NO NO NO NO
Ayto. Pinos Puente	Extensión del Metro de Granada hasta Pinos Puente	14	TPTE. METROPOL	Considerada	NO
VALGA MEANI	Consideración en el Estudio Informativo del Eja Vario del Levante Almeriense los Informes de alegaciones anteriores.	15	INFR. VIARIAS	Considerada	NO



Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	73/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	RESOLUCIÓN	CAMBIA EL PLAN
Grupo Parlamentario Popular	Incluir desdoblamiento de la N-344 desde el aeropuerto hasta el Toyo.	16.1	INFR. VIARIAS	No Procede	NO
	Regeneración de la playa del Toyo	16.2	-	No Procede	NO
	Considerar el Área Logística de Almería	16.3	ÁREAS LOGÍSTICAS	Recogida	NO
	Conectar el camino histórico de Bollullos con la A-79	16.4	INFR. VIARIAS	Recogida	NO
CONBICYOTRAS ASOCIACIONES CICLISTAS	Se deben reformular los planteamientos para coincidir con los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.	17.1	GENERAL	Recogida	NO
	El Plan debe alinearse con los objetivos del nuevo Marco Financiero Europeo.	17.2	GENERAL	Recogida	NO
	El Plan debe incorporar los criterios de la Estrategia Estatal de la Bicicleta	17.3	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	El Plan debe asumir los compromisos del PAB 2014-2020	17.4	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	Realizar propuestas en movilidad activa y ciclo logística para entornos urbanos.	17.5	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	Incluir un Plan de Fomento de la Intermodalidad Bicicleta-TP en Áreas Metropolitanas, y un Plan de Fomento de la Movilidad Peatonal y de creación de áreas de bajas emisiones en las ciudades andaluzas.	17.6	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	Se debe incluir un Programa específico de Vías verdes.	17.7	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	Se debe incluir un programa de adaptación de las carreteras a la movilidad ciclista.	17.8	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	Se deben incluir aportaciones de expertos y de la sociedad. Plantear canales reales y abiertos de participación.	17.9	GENERAL	Considerada	NO
Avto. Ubrique (Cádiz)	Incluir como prioritaria la Variante de Ubrique en la A-373	18	INFR. VIARIAS	Recogida	NO
Confederación de Empresarios de Jaén	Falta de Estudio de Viabilidad de las actuaciones, que determine las prioridades. Falta de concreción en las actuaciones. Posibilidad de acceder a banco de proyectos de la Consejería.	19.1	GENERAL	Recogida	NO
	Añadir criterio de reparto provincial de las inversiones, ponderando las que menos inversiones han recibido.	19.2	GENERAL	Rechazada	NO
	Mayores inversiones en Jaén para transporte urbano y metropolitano.	19.3	TPTE. METROPOL	Considerada	NO
	Movilidad de mercancías. Mantenimiento de carreteras, ejecución A-32, mayor apuesta por el nodo logístico Puerta de Andalucía.	19.4	ÁREAS LOGÍSTICAS	Recogida	NO
	Actuaciones prioritarias: Autovía del Olivar/Conexión con Córdoba/Sistema tranviario.	19.5	INFR. VIARIAS	Recogida	NO
	Mejorar el mantenimiento integral de carreteras en la Provincia.	19.6	INFR. VIARIAS	Recogida	NO
	Detalle de fuentes de financiación.	19.7	GENERAL	Aceptada	SI
	Incentivar Colaboración Público-Privada, con un programa específico.	19.8	GENERAL	Rechazada	NO



Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	74/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	RESOLUCIÓN	CAMBIA EL PLAN
	Verificar la voluntad de colaboración de otras entidades (LE1)	19.9	GENERAL	No procede	NO
	Aplicar discriminación positiva en las inversiones en la Provincia de Jaén. Déficit histórico	19.10	GENERAL	Rechazada	NO
Ayto. Lebrija	Se incluya el desdoble de la carretera A-471	20	INFR. VARIAS	Aceptada	SI
Ayto de Andújar	Desarrollo prioritario del área de Andújar dentro del nodo logístico de Jaén.	21	ÁREAS LOGÍSTICAS	Considerada	NO
Asociación empresarial de alojamientos de Jaén.	Peticiones varias para Jaén: Funicular, Área Logística en la capital, Vías ciclistas, autovía del Olivar, conexión con Córdoba, tren turístico, Ave a Madrid, cercanías, puerto seco en Linares....	22	INFR. VARIAS ÁREAS LOGÍSTICAS	Recogida parcialmente	NO
Ayto de Utrera	Incluir en LE5P6. Autovía A-392 entre Los Palacios y Utrera, y variante Este de Utrera	23.1	INFR. VARIAS	Considerada	NO
	Incluir en LE5P8. Mejoras de la Seguridad Vial en las carreteras A-8100 y A-8030 en Utrera	23.2	INFR. VARIAS	Considerada	NO
	Incluir en LE5P8. Inclusión de carreteras que conecten los poblados del bajo Guadalquivir, y la carretera del Práctico	23.3	INFR. VARIAS	No procede	NO
	En LE7P1 incluir un nodo logístico en Utrera	23.4	ÁREAS LOGÍSTICAS	Considerada	NO
ACONTRAMANO	Cumplimiento del PAB	24.1	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	Se debe incluir un Programa específico de Vías verdes.	24.2	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	Se debe incluir un programa de adaptación de las carreteras a la movilidad ciclista.	24.3	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
Asociación Provincial de Constructores y Promotores de Málaga	Incluir un análisis integral de las infraestructuras, no solo de las que son competencia autonómica	25.1	GENERAL	Recogida	NO
	Concretar la financiación esperada, en importe y en plazos.	25.2	GENERAL	Aceptada	SI
	Concretar más la Financiación Público-Privada	25.3	GENERAL	Rechazada	NO
	Elaboración de ACB de cada Programa, para establecer prioridades entre actuaciones.	25.4	GENERAL	Recogida	NO
	Anexo I. Aportar concreción de los importes de cada actuación en cada programa.	25.5	GENERAL	Rechazada	NO
	Incluir Tren Litoral Costa del Sol y conexión con PTA	25.6	INFRAEST. FERROV	Recogida	NO
	Otras consideraciones: simplificación adm., política tarifaria, incentivos, nodos logísticos y infraestructuras de recarga	25.7	GENERAL	Considerada	NO
CORTIJO GRANDE DE CABALLERIAS. S.L.Programas.	Área Logística de la Bahía de Algeciras. Incluir la ZAL-4 en el PITMA en el Análisis. Diagnóstico. Líneas estratégicas y	26	ÁREAS LOGÍSTICAS	Aceptada	SI
Ayto. Las Cabezas de San Juan.	Debe incluirse el desdoble de la carretera A-471	27	INFR. VARIAS	Aceptada	SI

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	75/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	RESOLUCIÓN	CAMBIA EL PLAN
Ayto. Sanlúcar de Barrameda	Debe incluirse el desdoble de la carretera A-471	28	INFR. VIARIAS	Aceptada	SI
Ayto. Trebujena	Debe incluirse el desdoble de la carretera A-471	29	INFR. VIARIAS	Aceptada	SI
María Cantos Alcázar	Consideración del Puerto Seco del polígono Nuevo Jaén, en Jaén Capital.	30.1	ÁREAS LOGÍSTICAS	Recogida	NO
	Apeadero ferroviario en el anterior.	30.2	ÁREAS LOGÍSTICAS	Recogida	NO
Ruedas Redondas	Documento obsoleto por no adoptar medidas radicales, por ejemplo abogando por energías renovables, comunidades energéticas....	31.1	GENERAL	No procede	NO
	Participación ciudadana insuficiente	31.2	GENERAL	Rechazada	NO
	Escasa aplicabilidad y efectividad del Plan, por falta de incorporación de otras administraciones y colectivos.	31.3	GENERAL	Rechazada	NO
FADECO	Análisis de Viabilidad de las actuaciones para priorizar. Realizar ACB.	32.1.1	GENERAL	Recogida	NO
	Solicitan conocer el banco de proyectos de la Consejería.	32.1.2	GENERAL	No procede	NO
	Conocer las fuentes de financiación, y el esfuerzo inversor de la Junta con sus propias fuentes.	32.2.1	GENERAL	Aceptada	SI
	Corregir diferencias entre tabla en el capítulo 10 y Programas.	32.2.2	GENERAL	Aceptada	SI
	Anexo I. Aportar concreción de los importes de cada actuación en cada programa.	32.2.3	GENERAL	Rechazada	NO
	Incentivar Colaboración Público-Privada, con un programa específico.	32.3	GENERAL	Rechazada	NO
	Verificar la voluntad de colaboración de otras entidades (LE1).	32.4	GENERAL	No procede	NO
	En la programación y presupuestos, aplicar criterios de ponderación entre provincias para una mayor igualdad entre las mismas.	32.5	GENERAL	Rechazada	NO
Plataforma por el tren público almeriense	Sustitución de párrafos en el Análisis, relativos a la red ferroviaria.	33.1	INFR. FERROVIARIA	Aceptada Parc	SI
	Adiciones en la LE1P1 con nuevas infraestructuras ferroviarias para el Estado, e incluso por la Junta mediante convenios con ADIF.	33.2	INFR. FERROVIARIA	Aceptada Parc	SI
	LE5.P1 Adición de nuevas infraestructuras ferroviarias metropolitanas.	33.3	TPTE. METROPOL	Rechazada	NO
Ayto. Garrucha	Inclusión de Infraestructuras previstas en el POT Levante Almeriense.	34	INFR. VIARIAS	No procede	NO
Cuevas de Almanzora	Inclusión de Infraestructuras previstas en el POT Levante Almeriense.	35	INFR. VIARIAS	No procede	NO
	Las líneas de actuación que conlleven incentivos deben ajustarse a la normativa europea de competencia.	36.1	GENERAL	Considerada	NO



Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	76/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	RESOLUCIÓN	CAMBIA EL PLAN
Consejería de Presidencia. SGAXE	Incluir mención a la propuesta portuguesa de construir un puente entre Alcoutim y Sanlúcar del Guadiana.	36.2	INFR. VARIAS	Aceptada	SI
Consejería de Hacienda y Financiación	Anexo I. No hay desglose presupuestario en los programas según programación. Correcciones en las tablas de Inversiones, y detalle de cantidades previstas según fuentes de financiación.	37.1 37.2	GENERAL GENERAL	Recogida Aceptada	NO SI
Europa. Secretaría General Técnica	Seguimiento. Valores de los indicadores de los programas. Seguimiento. Perspectiva de Género.	37.3 37.4	GENERAL GENERAL	No procede Aceptada	NO SI
	Modificaciones en textos del capítulo de presupuesto, con matizaciones.	37.5	GENERAL	Aceptada	SI
Consejería de Hacienda. Dirección General de Energía	Incluir la Estrategia Energética de Andalucía 2030 en el marco de referencia y en el propio Plan. Incluir texto sobre "energía" en la Misión, Visión y Valores Actualizar datos de energía con lo último publicado en info-Energía	38.1 38.2 38.3	SECTORIAL SECTORIAL SECTORIAL	Aceptada Aceptada Aceptada	SI SI SI
	Revisar los objetivos para reducción de la energía en el transporte, de acuerdo con la Estrategia de la Energía 2030 Alinear indicadores con los objetivos establecidos en la Estrategia Andaluza de la Energía 2030	38.4 38.5	SECTORIAL SECTORIAL	Aceptada Aceptada	SI SI
	Incluir actuaciones en caminos peatonales, planificación de acerado, Vías Ciclistas a nivel de calle Incluir a la Dirección General de Energía como Agente en algunos programas.	38.6 38.7	MOVILIDAD ACTIVA SECTORIAL	Considerada Aceptada	NO SI
	Correcciones en la Planificación concurrente.	38.8	SECTORIAL	Aceptada	SI
Consejería CAGPDS. Dirección General de Infraestructuras del Agua	Inclusión de Planes de Emergencia de Presas y Balsas y los Planes Hidrológicos de las Demarcaciones Andaluzas en la Planificación concurrente	39	SECTORIAL	Aceptada	SI
Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Loc.	Revisar textos de LE2.P3 y LE6.P5, para diferenciarlos claramente. En LE8.P4, incluir a la Consejería de Turismo como Agente implicado, no como organismo responsable.	40.1 40.2	SECTORIAL SECTORIAL	Aceptada Recogida	SI NO
	Incluir el nuevo Plan META en la planificación concurrente	40.3	SECTORIAL	Aceptada	SI
Consejería de Agricultura.	Incluir en el Diagnóstico del Plan las afectaciones a cauces y zonas inundables.	41.1	SECTORIAL	Aceptada	SI
Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos.	Incluir en los Objetivos, Líneas Estratégicas y Programas la conservación del DPH y zonas inundables Planificación concurrente: Incluir Planes Hidrológicos y Planes de Gestión de Riesgo.	41.2 41.3	SECTORIAL SECTORIAL	Aceptada Aceptada	SI SI



Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	77/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	RESOLUCIÓN	CAMBIA EL PLAN
	Consideraciones a tener en cuenta en el desarrollo de actuaciones en lo relativo a afecciones a cauces y zonas inundables.	41.4	Estudio Ambiental Estratégico	Aceptada	SI
	Consideraciones sobre la calidad de las aguas en los Programas de la LE8 (sistema portuario)	41.5	Estudio Ambiental Estratégico	Aceptada	SI
	Limitación al uso de glifosato en el control de vegetación	41.6	Estudio Ambiental Estratégico	Aceptada	SI
	Considerar los aspectos relacionados con las inundaciones en el impacto sobre la Salud.	41.7	Valoración de Impacto en la Salud.	Aceptada	SI
Consejería de Agricultura.	Algunas aportaciones en los indicadores relacionados con el cambio climático. Incorporar uno relativo a energías renovables. Modificar el indicador de emisiones de GEI por el tráfico en las ciudades, para adaptarlo a un nuevo indicador de la CAGPDS	42.1	SECTORIAL	Aceptada	SI
Dirección General de Calidad Ambiental y Oficina del Cambio Climático.	Incluir análisis de vulnerabilidad al cambio climático de las infraestructuras	42.2	SECTORIAL-EAE	Aceptada	SI
	Incluir un indicador vinculado a la reducción de riesgos derivados del cambio climático.	42.3	SECTORIAL-EAE	Considerada	NO
	Modificar la redacción del OE4, incluyendo el término Resiliente	42.4	SECTORIAL	Aceptada	SI
	Falta de alineación de las Líneas Estratégicas y Programas con la Adaptación al Cambio Climático	42.5	SECTORIAL	Aceptada	SI
	Incorporar algunas de las medidas del EAE del PAAC en el del PTMA	42.6	Estudio Ambiental Estratégico	Aceptada	SI
Consejo Andaluz de Cámaras de Comercio, Industria, Servicios y Navegación	Corrección a la representación de los corredores europeos en la Cartografía	43.1	GENERAL	Aceptada	SI
	Trazado de la Eurovía 8 por la costa en Cádiz, y no por los Alcornocales	43.2	MOVILIDAD ACTIVA	Rechazada	NO
	Conexiones entre polígonos industriales de Palmones, Los Barrios y Guadarranque	43.3	INFR. VARIAS	Recogida	NO
Consejo Andaluz de Colegios Oficiales de Arquitectos	LE3P2 Digitalización de infraestructuras de transporte Público. No se entiende razón por la que solo se plantea para Granada y Tren de la Bahía de Cádiz.	44.1	TPTE. METROPOL	Rechazada	NO
	LE3P4 Administración electrónica en Puertos y Áreas Logísticas. Establecer Calendario y proyecto piloto en Puerto de Sevilla.	44.2	ÁREAS LOGÍSTICAS	No procede	NO
	LE5.P3. Infraestructuras Vías sostenibles, Concretar que actuaciones son (edificios, o huertos solares).	44.3	INFR. VARIAS	Considerada	NO
	LE6.P2 Eficiencia energética en TP. Los puntos de recarga deben asociarse a fuentes renovables	44.4	TPTE. METROPOL	Aceptada	SI
Diputación de Córdoba	Escasas referencias a actuaciones en Córdoba en los programas, particularmente en los de la Línea Estratégica 5.	45.1	INFR. VARIAS	Considerada	NO
	Corregir representación del Cercanías en la Cartografía.	45.2	CARTOGRAFÍA	Aceptada	SI



Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	78/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	RESOLUCIÓN	CAMBIA EL PLAN
	Excesiva indeterminación del Plan en la definición y priorización de actuaciones.	45.3	GENERAL	Rechazada	NO
	Excesiva inversión en áreas metropolitanas, pero no en Córdoba ni en áreas rurales.	45.4	GENERAL	Considerada	NO
	Incluir prioridades para Córdoba: Variante Oeste de Córdoba; tramo de la Autovía del Olivar (variante de Puente Genil)	45.5.1	INFR. VARIAS	Recogida Parc	NO
	Incluir prioridades para Córdoba: Ampliación Área Logística, Corredores ferroviarios.	45.5.2	ÁREAS LOGÍSTICAS	Recogida	NO
	En ausencia de inversiones en Córdoba ligadas a las áreas metropolitanas, incidir más en otros programas, como el cicloturismo. Conexión Córdoba con la Vía Verde de la Campiña.	45.6	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	Cauce de Dialogo entre CFOT y la Diputación.	45.7	INFR. VARIAS	Considerada	NO
Ministerio de Fomento	Relación de Infraestructuras que necesitan autorización del Ministerio	46.1	INFR. VARIAS	No Alegación	NO
Dirección General de Carreteras.	Cartografía de corredores limpios. Quitar los tramos del Ministerio, o expresar la necesaria autorización para actuar en dichos tramos.	46.2	INFR. VARIAS	Aceptada	SI
	Diagnóstico. Incluir frases relativas a la mejora de la calidad del aire. Dos propuestas de modificación.	47.1	SECTORIAL	Aceptada	SI
	Diagnóstico. Modificaciones leves en los Problemas, necesidades y Retos	47.2	SECTORIAL	Aceptada	SI
	Modificaciones en el texto del Objetivo 3, y establecer un indicador de calidad del aire.	47.3	SECTORIAL	Aceptada	SI
	En el programa LE2 P1 añadir un objetivo específico relacionado con la calidad del aire, y modificar la descripción para incluir la mejora de la calidad del aire	47.4	SECTORIAL	Aceptada	SI
	En programa LE3 P3 incluir una medida de Investigación en firmes que supongan una mejora en el medio ambiente	47.5	SECTORIAL	Aceptada	SI
Consejería Agricultura.	En el programa LE4 P2 se propone incluir como medida la elaboración de "Estudios de la contribución del transporte público respecto a la disminución de determinados contaminantes atmosféricos mediante un estudio por escenarios".	47.6	SECTORIAL	Considerada	NO
Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático.	En el programa LE5 P3 introducir una medida de "Mitigación de la contaminación lumínica"	47.7	SECTORIAL	Aceptada	SI
SV-Calidad del Aire.	En programa LE6 P3 se propone incluir la siguiente medida "Desarrollo de las Infraestructuras ciclistas y promover la movilidad peatonal en las zonas donde se detectan las mayores concentraciones de contaminantes ligados al tráfico"	47.8	SECTORIAL	Aceptada	SI
	En LET P1 añadir: "Diagnóstico de las emisiones acústicas de las Áreas Logísticas y, en caso de ser necesario, la adopción de medidas para cumplir y mejorar los objetivos de calidad acústica en áreas circundantes".	47.9	SECTORIAL	No procede	NO
	En LET P3 "Distribución Urbana de Mercancías", se propone incluir la siguiente medida: "Diagnóstico de las mejoras inducidas por distintos modelos de agregación de microáreas logísticas en el transporte del "último kilómetro con especial incidencia en valores ambientales tales como la calidad acústica, atmosférica y la mitigación de gases de efecto invernadero".	47.10	SECTORIAL	No procede	NO

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	79/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	RESOLUCIÓN	CAMBIA EL PLAN
	En LE8 P1 incluir medidas sobre mejora de la calidad del aire y planes de Movilidad.	47.11	SECTORIAL	Rechazada	NO
	LE8 P5 "Relación Puerto Ciudad" se propone incluir una medida adicional: "Diagnóstico y adopción de medidas en relación con la mejora de la calidad del aire y acústica en el entorno portuario.	47.12	SECTORIAL	Rechazada	NO
	En LE9 P1 "Sensibilización de la Ciudadanía", se propone señalar una medida específica sobre la calidad del aire y la mejora en la movilidad.	47.13	SECTORIAL	Aceptada	SI
	En el programa LE9 P2 "Sensibilización de administraciones y empresas" se propone añadir la siguiente medida: "Elaboración de material divulgativo sobre casos de éxito en la implantación de los planes de movilidad, incidiendo en las mejoras ambientales que ello supone y, en particular, en las relacionadas con la mejora de la calidad del aire y con la reducción de los niveles de ruido".	47.14	SECTORIAL	Aceptada	SI
	Diversas modificaciones relacionadas con la calidad del aire en el Estudio Ambiental Estratégico.	47.15.1 a 47.15.4	Estudio Ambiental Estratégico	Aceptadas	SI
Comisiones Obreras	Aprobación con carácter urgente de la Ley Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible	48.1	OTROS	Considerada	NO
	Culminación de la red ciclista andaluza. La financiación prevista es insuficiente	48.2	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	Impulsar el transporte público colectivo provincial.	48.3	TRANSPORTE PUB	Considerada	NO
	Propuestas en transporte Público: Plan Ferroviario Andalúz, impulso a corredores ferroviarios, conexión con Portugal, cercanías....	48.4	INFR. FERROV	Considerada	NO
	Medidas para el Tpte privado por carretera, Mercancías: Aparcamientos seguros, Red Logística, Intermodalidad, Actuaciones viarias.	48.5.1	ÁREAS LOGÍSTICAS	Recogida	NO
	Medidas para el Tpte privado por carretera, Actuaciones viarias.	48.5.2	INFR. VIARIAS	Recogida	NO
	Movilidad urbana: mejorar las zonas peatonales, legislar sobre carriles bici municipales, planes de movilidad local.....	48.6	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	Legislar para obligar a redactar planes de Movilidad en; empresas de ,más de 150 trabajadores, y la Administración.	48.7	OTROS	Considerada	NO
	Propuesta formativa en transporte, movilidad y logística	48.8	FORMAC/SENSIB	Recogida	NO
	Movilidad Sostenible en los planes educativos.	48.9	FORMAC/SENSIB	Recogida	NO
	Movilidad Sostenible en los Planes Sanitarios.	48.10	FORMAC/SENSIB	Considerada	NO
	Garantizar la Gestión Pública del Transporte Público	48.11	TRANSPORTE PUB	Considerada	NO
	Garantizar la participación de sindicatos en las mesas de participación del PITMA (Seguimiento)	48.12	GENERAL	Considerada	NO
	Plan de financiación propio del PITMA	48.13	GENERAL	No Procede	NO
	El PITMA debe tener como objetivo la generación de empleo.	48.14	GENERAL	Recogida	NO

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	80/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	RESOLUCIÓN	CAMBIA EL PLAN
Ayto. Carboneras	Inclusión de carreteras incluidas en el POT del Levante Almeriense	49	INFR. VIARIAS	No procede	NO
Confederación de Empresarios de Andalucía	Falta de Estudio de Viabilidad de las actuaciones prioritarias, con ACB	50.1.1	GENERAL	Recogida	NO
	Falta de concreción de actuaciones y su programación.	50.1.2	GENERAL	Rechazada	NO
	Detalle de fuentes de financiación.	50.1.3	GENERAL	Aceptada	SI
	Analizar las carencias en infraestructuras que no son titularidad de la Junta	50.1.4	GENERAL	Recogida	NO
	Incentivar Colaboración Público-Privada con programa específico	50.2	GENERAL	Rechazada	NO
	Verificar la voluntad de colaboración de otras entidades (LE1)	50.3	GENERAL	No procede	NO
	Aplicar criterios de ponderación provinciales en las inversiones	50.4	GENERAL	Rechazada	NO
	Proporcionar relación de proyectos en el PITMA	50.5	GENERAL	No procede	NO
	Mejorar la Conservación Integral de carreteras	50.6	INFR. VIARIAS	Recogida	NO
	Las medidas para el fomento del Transporte Público son insuficientes	50.7	TRANSPORTE PÚBLICO	Rechazada	NO
	Directrices para áreas de descanso de vehículos de transporte de mercancías.	50.8	ÁREAS LOGÍSTICAS	Recogida	NO
	Consideraciones particulares. Modificaciones puntuales en los textos del Plan (Marco, Misión y algunos Programas)	50.9	GENERAL	Rechazada	NO
	Ayto. Málaga	Balance insuficiente del PISTA 2020. Incluir la inversión provincial. No se han realizado las inversiones previstas en infraestructuras viarias en Málaga. Incorporarlas al PITMA.	51.1	INFR. VIARIAS	Considerada
	Correcciones en el Análisis de la Situación de Partida en lo relativo a Málaga.	51.2	INFR. VIARIAS	No procede	NO
	Incluir actuaciones en los programas de Coordinación. LE1P1 (coordinación con Estado), Cercanías, AVE Costa del Sol, soterramiento en el Puerto, Intercambiadores modales y LE1P2 (coordinación con adm. Local), Metro e intercambiadores.	51.3	INFR. VIARIAS	Recogida Parc	NO
	Línea Estratégica 3. Incluir en las actuaciones del LE3P2 los sistemas de gestión de tráfico previstos en el Plan Málaga Litoral.	51.4	TRANSP METROPOL	No procede	NO
	LE4P2. Incluir intercambiadores modales previstos en el Plan Málaga Litoral.	51.5	TRANSP METROPOL	No procede	NO
	LE5P1. Incluir adaptación de líneas existentes para conexión de las zonas Este y Norte, y PTA, e incluir la posibilidad de acometer nuevas actuaciones de Metro.	51.6.1	TRANSP METROPOL	Aceptada	SI
	LE5P2. Incluir plataformas reservadas previstas en POTUM y PGOU.	51.6.2	TRANSP METROPOL	Considerada	NO
	LE5P3. Mayor concreción, y posibles actuaciones en la A-357	51.6.3	INFR. VIARIAS	Considerada	NO

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	81/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	RESOLUCIÓN	CAMBIA EL PLAN
	LE5P6. Inclusión de nueva Línea Perimetral Metropolitana	51.6.4	INFR. VARIAS	No Procede	NO
	LE5P7. Inclusión de varias actuaciones; A-404, A-7054, A-7076, A-7052, A-7054, A-7076, Vial Metropolitano Distribuidor Oeste de Málaga,	51.6.5	INFR. VARIAS	Considerada	NO
	LE5P8. Añadir Circunvalación de Churriana, A7001, A-7000, A-7058, A-7075.	51.6.6	INFR. VARIAS	Considerada	NO
	LE6P1. Incluir la A-357 y A-7056.	51.7.1	TRANSP METROPOL	Recogida	NO
	LE6P4. Inclusión de varios itinerarios ciclistas metropolitanos.	51.7.2	MOVILIDAD ACTIVA	Considerada	NO
	LE7P1 Para desarrollar el área Logística de Buenavista, primero acometer el desdoble de la A-7054	51.8	INFR. VARIAS	Recogida	NO
	LE8.P5. Incluir el puerto deportivo del Candado.	51.9	PUERTOS	Rechazada	NO
	Incluir ámbitos estratégicos: PTA. Tercer Hospital de Málaga, Plan Málaga Litoral.	51.10	GENERAL	No procede	NO
Consejería de Salud y Familias	Modificaciones concretas en el Informe de Valoración de Impacto en la Salud	52	Valoración Impacto en Salud	Aceptada	SI
Ayuntamiento de Loja	Se incluye la modernización de la A-4154 desde Ventorros de San José (Loja) a Priego de Córdoba, pasando por Algarnejo	53	INFR. VARIAS	Recogida	NO
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación.	No presentan		No es alegación		
Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades	No presentan		No es alegación		
Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo	No presentan		No es alegación		



Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	82/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





Modificaciones realizadas en los documentos del Plan.

ANEXO III.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	83/91





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	MODIFICACIÓN REALIZADA
Ministerio para la Transición Ecológica y el reto demográfico.	Abordar la fragmentación de habitats como un proceso de interacciones ecológicas	9.1	Estudio Ambiental Estratégico	Se modifica el Estudio Ambiental Estratégico, añadiendo en el análisis de los impactos de las infraestructuras la atención a los corredores ecológicos (infraestructuras verdes) definidos en el Plan Director para la Mejora de la Conectividad Ecológica en Andalucía. Con ello se abordan las interacciones ecológicas en la red de espacios naturales. Se añaden también medidas en este sentido medidas adicionales para asegurar la coherencia de la Red Natura 2000 y la atención a estos corredores ecológicos. Cambios en el documento del Estudio Ambiental Estratégico. Se incorpora la Estrategia Europea de Biodiversidad 2030 al apartado de marco estratégico europeo, resumiendo sus contenidos y determinando en que afecta a la planificación y desarrollo de infraestructuras de transporte. Además, se introducen nuevas referencias en el marco estatal sobre esta materia, de acuerdo con lo sugerido por el Ministerio, con especial referencia a la Estrategia de Infraestructura Verde, conectividad y restauración ecológica (aprobada el 13 de julio de 2021).
Citar Estrategia Europea de Biodiversidad 2030 y la Estrategia de Infraestructura Verde, Conectividad y restauración ecológica.		9.2	Estudio Ambiental Estratégico	En los Programas LE5P3 Infraestructuras viarias sostenibles y LE5P4 Infraestructuras verdes y carreteras paisajísticas, se menciona ahora la Estrategia de Infraestructura Verde y su mandato de promover una gestión ambiental de los márgenes de las infraestructuras lineales de transporte coherente con el desarrollo de la Infraestructura Verde, e impulsar la conservación y restauración ecológica de elementos ambientales de interés, existentes o generados, en el entorno de las infraestructuras de transporte. Ello da soporte a las medidas relacionadas con la desfragmentación de habitats (en el LE5P3) y la reforestación del dominio público viario (LE5P4). Se adicionan medidas en materia de biodiversidad y fragmentación en el Estudio Ambiental estratégico.
Asociación Ubeda por Jaén.	Incluir AVE entre Jaén y Madrid (en LE1P1) Cercanías de Jaén (en LE1P1)	12.1 12.3	INFR. FERROV TPT.E. METROPOL	Se incluye en el LE1P1 la mejora de la Conexión ferroviaria Jaén-Linares-Madrid. Aunque esta infraestructura estaba implícita en el programa como <i>ampliaciones de las redes de cercanías o otras redes</i> , se explicita ahora el cercanías de Jaén.
Confederación de Empresarios de Jaén	Detalle de fuentes de financiación.	19.7	GENERAL	Incluida una tabla de fuentes financieras previstas en el capítulo 10.
Ayto. Lebrija	Se incluya el descoble de la carretera A-471	20	INFR. VARIAS	Incorporada la actuación en el anexo I del estudio ambiental estratégico, "Relación de infraestructuras de transporte analizadas en el estudio ambiental estratégico", dentro del apartado correspondiente al programa LE5.P8. <i>Infraestructuras viarias para mejoras de la movilidad en áreas interiores rurales y en el litoral</i>

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	84/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	MODIFICACIÓN REALIZADA
Asociación Provincial de Constructores y Promotores de Málaga	Concretar la financiación esperada, en importe y en plazos.	25.2	GENERAL	Incluida una tabla de fuentes financieras previstas en el capítulo 10.
CORTUJO GRANDE DE CABALLERIAS. S.L	Área Logística de la Bahía de Algeciras. Incluir la ZAL-4 en el PITMA. En Análisis, Diagnóstico, Líneas estratégicas y Programas.	26	ÁREAS LOGÍSTICAS	Se modifica en el Anexo II el Plano del LET. P.1 "Mejora y ampliación de la Red Logística", añadiendo esta ZAL-4. Se modifica el texto en el Programa LETP1, incluyendo el desarrollo de este sector del área logística Bahía de Algeciras.
Ayto. Las Cabezas de San Juan.	Debe incluirse el desdoble de la carretera A-471	27	INFR. VIARIAS	Incorporada la actuación en el anexo I del estudio ambiental estratégico, "Relación de infraestructuras de transporte analizadas en el estudio ambiental estratégico", dentro del apartado correspondiente al programa LES.P8. <i>Infraestructuras viarias para mejoras de la movilidad en áreas interiores rurales y en el litoral</i>
Ayto. Sanlúcar de Barrameda	Debe incluirse el desdoble de la carretera A-471	28	INFR. VIARIAS	Incorporada la actuación en el anexo I del estudio ambiental estratégico, "Relación de infraestructuras de transporte analizadas en el estudio ambiental estratégico", dentro del apartado correspondiente al programa LES.P8. <i>Infraestructuras viarias para mejoras de la movilidad en áreas interiores rurales y en el litoral</i>
Ayto. Trebujena	Debe incluirse el desdoble de la carretera A-471	29	INFR. VIARIAS	Incorporada la actuación en el anexo I del estudio ambiental estratégico, "Relación de infraestructuras de transporte analizadas en el estudio ambiental estratégico", dentro del apartado correspondiente al programa LES.P8. <i>Infraestructuras viarias para mejoras de la movilidad en áreas interiores rurales y en el litoral</i> .
FADECO	Conocer las fuentes de financiación, y el esfuerzo inversor de la Junta con sus propias fuentes Corregir diferencias entre tabla en el capítulo 10 y Programas	32.2.1 32.2.2	GENERAL GENERAL	Incluida una tabla de fuentes financieras previstas en el capítulo 10. Se corrige y actualiza la tabla. la información es coincidente con la de los programas.
Plataforma por el tren público almeriense	Sustitución de párrafos en el Análisis, relativos a la red ferroviaria.	33.1	INFR. FERROVIARIA	Se incluyen frases para resaltar la importancia de dar prioridad a los servicios de media distancia y de cercanías, así como destacar la oportunidad de dar servicio a la vía convencional Bobadilla-Granada. El texto no corresponde exactamente al literal de la alegación.
Consejería de Presidencia. SGAEX	Incluir mención a la propuesta portuguesa de construir un puente entre Alcoutim y Sanlúcar del Guadiana	36.2	INFR. VIARIAS	Se introducen algunas actuaciones expresamente, aunque ya estaban implícitas, en concreto los cercañas de Granada y Almería, y la línea convencional Bobadilla-Granada Incluida mención en el Programa LETP1, de Coordinación con el Estado, haciendo especial mención en la descripción del programa a actuaciones de conexión con el exterior.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	85/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	MODIFICACIÓN REALIZADA
Consejería de Hacienda. Secretaría General Seguimiento. Perspectiva de Género Técnica	Correcciones en las tablas de inversiones, y detalle de cantidades previstas según fuentes de financiación	37.2	GENERAL	Incluida una tabla de fuentes financieras previstas en el capítulo 10.
				En las fichas de indicadores, se ha incluido la diferenciación por género en aquellos datos donde procede. En el apartado de seguimiento, ya se indicaba en la versión preliminar que " <i>En la medida de lo posible, estos indicadores, siempre que hogan referencia a personas, serán desagregados por sexo</i> "
	Modificaciones en textos del capítulo de presupuesto, con matizaciones.	37.5	GENERAL	Incluidas las frases propuestas en el capítulo 10, en el apartado de financiación.
	Incluir la Estrategia Energética de Andalucía 2030 en el marco de referencia y en el propio Plan.	38.1	SECTORIAL	Se describe la Estrategia en apartado concreto del 2.2. Marco estratégico del Documento del Plan, y se añade también con más extensión en el Estudio Ambiental Estratégico.
	Incluir texto sobre "energía" en la Misión, Visión y Valores	38.2	SECTORIAL	Incorporados los cambios en los Valores Estratégicos del Plan
	Actualizar datos de energía con lo último publicado en Info-Energía	38.3	SECTORIAL	Actualizados los datos hasta 2020, aunque los de este año no se consideran representativos por el efecto de las restricciones a la movilidad por la pandemia de COVID-19, y los datos de 2019 ya estaban incluidos.
Consejería de Hacienda. Dirección General de Energía	Revisar los objetivos para reducción de la energía en el transporte, de acuerdo con la Estrategia de la Energía 2030	38.4	SECTORIAL	Se había adoptado como valor meta el 38% que establece el PAAC para el consumo de energía primaria total, pero se rectificó para fijarlo en un 25% de reducción de la energía final con respecto a la consumida en 2019 por el sector transportes, por coherencia con la Estrategia Energética de Andalucía 2030
	Alinear indicadores con los objetivos establecidos en la Estrategia Andaluza de la Energía 2030	38.5	SECTORIAL	Se reduce el valor meta del indicador 3.2. <i>Participación de la electricidad en el consumo energético del sector transportes</i> , a 7,6%
	Incluir a la Dirección General de Energía como Agente en algunos programas.	38.7	SECTORIAL	Se ha incluido en los programas donde ya estaba la Agencia Andaluza de la Energía.
	Correcciones en la Planificación concurrente	38.8	SECTORIAL	Se ha incluido la Estrategia Energética de Andalucía 2030, que en el momento de redacción del PITMA estaba solo formulada. Las Directrices Energéticas de Andalucía, Horizonte 2030 ya estaban en el anexo.
Consejería CAGPDS. Dirección General de Infraestructuras del Agua	Inclusión de Planes de Emergencia de Presas y Balsas y los Planes Hidrológicos de las Demarcaciones Andaluzas en la Planificación concurrente	39	SECTORIAL	Se incluyen en el Anexo IV en la normativa autonómica el Tercer ciclo (2022-2027) de los Planes Hidrológicos de las cuencas intracomunitarias andaluzas, el Segundo ciclo (2022-2027) de los Planes de Gestión del Riesgo de Inundación de las Cuencas intracomunitarias Andaluzas (PGR) y los Planes de emergencias de presas y balsas.
	Revisar textos de LE2.P3 y LE6.P5.	40.1	SECTORIAL	Correcciones en el texto descriptivo del Programa LE2.P3.



Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	86/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	MODIFICACIÓN REALIZADA
Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Loc.	Incluir el nuevo Plan META en la planificación concurrente	40.3	SECTORIAL	Se actualizan las referencias a Planes y Programas en el Anexo de Planificación concurrente.
	Incluir en el Diagnóstico del Plan las afecciones a cauces y zonas inundables.	41.1	SECTORIAL	Se introduce en el apartado 6.8, sostenibilidad del transporte en Andalucía, un nuevo apartado denominado <i>Afecciones a cauces públicos y zonas inundables</i> , donde se resume la relación entre infraestructuras y conservación de cauces y zonas inundables, con las zonas de protección establecidas en la legislación, y la obligación de obtener autorización del Organismo de Cuenca.
Consejería de Agricultura (CAGPDS).	Incluir en los Objetivos, Líneas Estratégicas y Programas la conservación del DPH y zonas inundables	41.2	SECTORIAL	Inclusión en el Programa LE1.P3, Coordinación de diferentes departamentos de la Junta de Andalucía, de una línea de coordinación en materia de afecciones a cauces y zonas de inundación. No se modifican objetivos o Líneas estratégicas, por tratarse de un tema muy específico. Se actualizan las referencias a Planes y Programas en el Anexo de Planificación concurrente, tanto para las Cuentas Intracomunitarias como para las del Guadiana y Guadalquivir.
Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos.	Consideraciones a tener en cuenta en el desarrollo de actuaciones en lo relativo a afecciones a cauces y zonas inundables	41.4	Estudio Ambiental Estratégico	En el apartado 9.4 Medidas relativas al desarrollo de las infraestructuras del Estudio Ambiental Estratégico, se incluye un nuevo apartado 9.4.4 bajo el título <i>Infraestructuras, dominio público hidráulico y zonas inundables</i>
	Consideraciones sobre la calidad de las aguas en los Programas de la LE8 (sistema portuario)	41.5	Estudio Ambiental Estratégico	En el apartado 9.4 Medidas relativas al desarrollo de las infraestructuras del Estudio Ambiental Estratégico, se incluye un nuevo apartado 9.4.5 bajo el título <i>Infraestructuras portuarias y el litoral</i> .
	Limitación al uso de glifosato en el control de vegetación	41.6	Estudio Ambiental Estratégico	Incluida como medida concreta en las buenas prácticas de mantenimiento de la vegetación en el dominio público viario.
	Considerar los aspectos relacionados con las inundaciones en el impacto sobre la Salud.	41.7	Valoración de Impacto Ambiental en la Salud.	Incorporada la consideración de las inundaciones derivadas del las infraestructuras como riesgo sobre la Salud en el Documento de Valoración de Impacto en la salud
Consejería de Agricultura. Dirección General de Calidad Ambiental y	Algunas aportaciones en los indicadores relacionados con el cambio climático. Incorporar uno relativo a energías renovables. Modificar el indicador de emisiones de GEI por el tráfico en las ciudades, para adaptarlo a un nuevo indicador de la CAGPDS	42.1	SECTORIAL	En los indicadores estratégicos se modifica el indicador 6.2, para adaptarlo a la nueva fuente de información procedente de los inventarios municipales de GEI calculados a partir de la aplicación de la Huella de Carbono Municipal (HCM), que se está desarrollando en la actualidad.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	87/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	MODIFICACIÓN REALIZADA
	Incluir análisis de vulnerabilidad al cambio climático de las infraestructuras	42.2	SECTORIAL-EAE	Se introduce en el apartado 6.8, sostenibilidad del transporte en Andalucía, un nuevo apartado denominado <i>La vulnerabilidad de las infraestructuras de transporte ante el cambio climático</i> , donde se resumen los principales impactos del calentamiento global sobre las infraestructuras del transporte, determinando su vulnerabilidad ante el mismo. Se incorpora el análisis de la vulnerabilidad del PAAC, en lo relativo a las infraestructuras del transporte, al anejo IV, Incidencia en el Cambio Climático. Se abre un nuevo capítulo, el 9, bajo el título "La vulnerabilidad de las infraestructuras de transporte ante el cambio climático, donde se incluye el análisis de impacto sobre las infraestructuras y servicios de movilidad, y se determinan las medidas. Se refuerzan además las medidas en materia de adaptación que ya se incluían, añadiendo la realización de un estudio detallado de la vulnerabilidad de la red de infraestructuras de transporte de titularidad de la Junta.
Cambio Climático. Oficina del Cambio Climático.	Modificar la redacción del OE4, incluyendo el término Resiliente	42.4	SECTORIAL	Se modifica el término en todas las citas de este Objetivo, tanto en el Plan como en su Estudio Ambiental Estratégico y Valoración del Impacto en la Salud.
	Falta de alineación de las Líneas Estratégicas y Programas con la Adaptación al Cambio Climático	42.5	SECTORIAL	Se incluyen referencias a la adaptación al cambio climático en los programas LE2P2, en lo relativo a la redacción de Planes y Programas, LE3.P3, Líneas de Investigación, desarrollo tecnológico e innovación en la mejora de las infraestructuras viarias y LE5P9, en lo relativo a conservación de infraestructuras. Se refuerza además el contenido en esta materia de las medidas establecidas en el Estudio Ambiental Estratégico, incluyendo un estudio detallado de la vulnerabilidad de la red de infraestructuras de transporte de titularidad de la Junta.
Consejo Andaluz de Colegios Oficiales de Arquitectos	LE6.P2 Eficiencia energética en TP. Los puntos de recarga deben asociarse a fuentes renovables	44.4	TPT.E. METROPOL	Incluido en la descripción del programa que las estaciones de carga de vehículos deben alimentarse en lo posible de fuentes renovables.
Diputación de Córdoba	Corregir representación del Cercanías en la Cartografía.	45.2	CARTOGRAFÍA	Realizada. Se corrige la representación del Cercanías en la Cartografía, aunque se trata de información sobre una posible actuación del Estado.
Ministerio de Fomento Dirección General de Carreteras.	Cartografía de corredores limpios. Quitar los tramos del Ministerio, o expresar la necesaria autorización para actuar en dichos tramos.	46.2	INFR. VIARIAS	En la medida se incluye una frase: <i>En los tramos donde cambie la titularidad de la infraestructura, si es preciso se pedirá la colaboración o participación del organismo titular, con objeto de completar itinerarios con una adecuada distribución de estaciones de recarga.</i>
Consejería Agricultura. Dirección General de Calidad	Diagnóstico. Incluir frases relativas a la mejora de la calidad del aire. Dos propuestas de modificación.	47.1	SECTORIAL	Realizadas dos modificaciones en el texto en la paginas 141 y 143, añadiendo la contaminación atmosférica como uno de los efectos del incremento de la distribución urbana de mercancías, y completando la lista resumen de externalidades del transporte con las principales cifras de contaminantes debidos al tráfico.



Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	88/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	MODIFICACIÓN REALIZADA
Ambiental y Cambio Climático: SV-Calidad del Aire.	Diagnóstico. Modificaciones leves en los Problemas, necesidades y Retos (puntos 3 a 6 de las alegaciones)	47.2	SECTORIAL	Realizados leves cambios en los problemas 2 y 9, y en el primer reto, sin alterar el sentido de lo enunciado.
	Modificaciones en el texto del Objetivo 3, y establecer un indicador de calidad del aire (punto 7).	47.3	SECTORIAL	Se modifica el texto del Objetivo Estratégico 3, que queda: <i>Promover medidas en el sistema de movilidad dirigidas a la eficiencia energética, la mitigación y adaptación ante el cambio climático y la mejora de la calidad del aire.</i> Esto afecta al texto de otros documentos, como el Estudio Ambiental Estratégico o la Valoración del Impacto en la Salud. El indicador de calidad del aire, superaciones debido al tráfico de la red de vigilancia y control de la calidad del aire ya estaba en la versión preliminar del Plan, en el objetivo 6. Pero se cambia ahora al Objetivo 3. Se incorporan en el LE2P2, que es un programa más apropiado para la implementación de medidas previstas en otras estrategias o planes. En la descripción del programa se añade la frase: <i>Será en esta Planificación donde además se podrán incorporar las medidas de la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire destinados al tráfico, y de los Planes de mejora de calidad del aire previstos en la misma.</i> Se añade además el objetivo específico S.7. Mejorar la gestión de la calidad del aire. No se modifican en cambio los indicadores del programa, puesto que lo que se propone "Número de normativa elaborada y publicada" en referencia a los 13 planes de calidad del aire que han de redactarse, no responde a este Programa, puesto que entre las medidas no está la redacción de estos planes, que corresponden a la CAGPPS. Se añade en la descripción del programa "La investigación en la mejora de los efectos ambientales buscard la amortiguación del impacto acústico, la mitigación de generación de partículas por fenómenos de re suspensión del polvo por efecto del tráfico y el empleo de materiales reutilizado y reciclado".
	En el programa LE2 P1 añadir un objetivo específico relacionado con la calidad del aire, y modificar la descripción para incluir la mejora de la calidad del aire (punto 8).	47.4	SECTORIAL	
	En programa LE3 P3 incluir una medida de investigación en firmes que supongan una mejora en el medio ambiente (punto 9).	47.5	SECTORIAL	
	En el programa LE5 P3 introducir una medida de "Mitigación de la contaminación lumínica" (punto 11).	47.7	SECTORIAL	Se incluye la mitigación de la contaminación lumínica como medida específica en el Programa
	En programa LE6 P3 se propone incluir la siguiente medida "Desarrollo de las infraestructuras ciclistas y promover la movilidad peatonal en las zonas donde se detectan las mayores concentraciones de contaminantes ligados al tráfico" (punto 12).	47.8	SECTORIAL	Se añade la frase en la descripción del Programa
	En LE9 P1 "Sensibilización de la Ciudadanía", se propone señalar una medida específica sobre la calidad del aire y la mejora en la movilidad (punto 17).	47.13	SECTORIAL	Se modifica la medida 2, adoptando la siguiente redacción: <i>Elaboración de materiales de difusión para todos los destinatarios que recojan las mejoras que supone la adopción de hábitos de movilidad sostenible para la mitigación del cambio climático y del ruido y para la calidad de vida de la ciudadanía: presentación y video.</i>



Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	89/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





ALEGANTE	ALEGACIÓN	Nº	TEMÁTICA	MODIFICACIÓN REALIZADA
	En el programa LE9 P2 "Sensibilización de administraciones y empresas" se propone añadir la siguiente medida: "Elaboración de material divulgativo sobre casos de éxito en la implantación de los planes de movilidad, incidiendo en las mejoras ambientales que ello supone y, en particular, en las relacionadas con la mejora de la calidad del aire y con la reducción de los niveles de ruido". (punto 18).	47.14	SECTORIAL	Se modifica el texto de la medida 3 del programa, para recoger buenas prácticas en general, no solo las municipales, quedando: <i>Buenas prácticas en movilidad sostenible: peatonalizaciones, ejecución de vías ciclistas, remodelaciones de viario en los que se ceda espacio a plataformas reservadas, acerados y carriles bici, acciones de sensibilización... Sería una modalidad dentro de los Premios de Urbanismo, convocados por la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo</i>
	Diversas modificaciones relacionadas con la calidad del aire en el Estudio Ambiental Estratégico, apartado Objetivos del Plan.	47.15.1	Estudio Ambiental Estratégico	En la pag 17, tras afirmar el objetivo de lucha contra el calentamiento global, se añade: "Y en coherencia con ello, con medidas claramente comunes, orientar el sistema de movilidad hacia el menor consumo de energía y la mejora de la calidad del aire. La reducción del consumo de combustibles fósiles ha de tener efectos evidentes sobre estos tres factores. Así mismo, se modifica el texto del Objetivo estratégico 3, conforme a la alegación 47.3
	Modificaciones en la descripción de las Líneas Estratégicas 6, 7 y 8	47.15.2	Estudio Ambiental Estratégico	Se realiza la modificación propuesta para la Línea Estratégica 6, destacando la importancia de promover la movilidad activa en zonas de elevada contaminación por tráfico. No se modifican los textos de las LE7 y LE8, por tratarse de cuestiones muy específicas, que ya son consideradas en el desarrollo de proyectos en áreas logísticas y puertos.
	Modificación en la descripción de las medidas de la Ley de Cambio Climático y Transición energética, destacando la obligación de realizar planes de movilidad sostenible en municipios con superación de niveles de contaminación	47.15.3	Estudio Ambiental Estratégico	Se realiza la modificación propuesta en el apartado 3.2.2
	Añadir en las medidas adicionales sobre la sostenibilidad del transporte y la movilidad el seguimiento de actuaciones de los planes de mejora de la calidad del aire.	47.15.4	Estudio Ambiental Estratégico	Se incorpora como medida el seguimiento de las medidas relacionadas con la movilidad en los planes de calidad del aire, el PAAC y la EEA 2030.
Confederación de Empresarios de Andalucía	Detalle de fuentes de financiación.	50.1.3	GENERAL	Incluida una tabla de fuentes financieras previstas en el capítulo 10.
Ayto. Málaga	LESP1. Incluir adaptación de líneas existentes para conexión de las zonas Este y Norte, y PTA, e incluir la posibilidad de acometer nuevas actuaciones de Metro.	51.6.1	TRANSP METROPOL	Se incluye mención en el Programa LESP1 a la posible ampliación de líneas en el Metro de Málaga al resto de la red planificada si se obtiene la financiación necesaria.
Consejería de Salud y Familias	Modificaciones concretas en el Informe de Valoración de Impacto en la Salud	52	Valoración Impacto en Salud	Se atienden las modificaciones solicitadas, con las limitaciones impuestas por tratarse de un plan de carácter estratégico, en el que buena parte de los programas no tienen actuaciones programadas.

Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA	Página	90/91
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/		





Código Seguro De Verificación:	BY574L5NT39XJ2H99HX9HVZPGN3VU8	Fecha	12/11/2021
Firmado Por	TERESA ROMAN PEREIRA		
Url De Verificación	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	Página	91/91

