



AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

La Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (la Agencia), fue creada con el nombre de Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces, mediante la Ley 2/2003 de 12 de mayo, de ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, como un ente de derecho público de los previstos en el artículo 61.b) de la Ley 5/1983 de 19 de julio, General de Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con administración autónoma y con plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines generales.

Posteriormente, y a través de la Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía se modificó la denominación del Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces y con efectos 19 de enero de 2007 pasó a denominarse Ferrocarriles de la Junta de Andalucía.

Mediante Decreto-Ley 5/2010, de 27 de julio, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de reordenación del sector público, Ferrocarriles de la Junta de Andalucía pasó a denominarse Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (en adelante la Agencia o la Entidad). La Agencia se rige por el Derecho Administrativo en las cuestiones relacionadas con la formación de la voluntad de sus órganos y con el ejercicio de las potestades administrativas que tenga atribuidas, por la Ley 1/2011, de 17 de febrero, en los aspectos específicamente regulados por la misma, y por la Ley 9/2007, de 22 de octubre, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 31.1 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, en el Texto Refundido de la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía, aprobado por Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, en sus Estatutos y demás disposiciones de general aplicación. En los restantes aspectos se regirá por el Derecho Administrativo o por el Derecho Privado según lo que su particular gestión empresarial requiera. La Agencia queda adscrita a la Consejería competente en materia de obra pública, hoy denominada de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

Los artículos 5 y 6 de la Ley 1/2011, de 17 de febrero, dispusieron la integración en una única entidad, denominada Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, de los recursos económicos, personales y materiales dedicados a la ejecución de infraestructuras viarias y ferroviarias, antes diferenciados en Ferrocarriles de la Junta de Andalucía y en Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. Esta sociedad fue creada con el nombre de Sociedad de Gestión y Financiación de Infraestructuras Sierra Nevada 1995, S.A., como una empresa mercantil con forma jurídica de sociedad anónima desde su constitución, según consta en escritura pública de 11 de septiembre de 1992, que establece como inicio de sus operaciones el mismo día, modificándose posteriormente su denominación a Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. (GIASA), según consta en escritura pública de 9 de octubre de 1996.

Con fecha 15 de noviembre de 2010, fue preparado y suscrito por los Administradores de ambas entidades el proyecto de cesión de activos y pasivos, siendo aprobado por la Junta General de Accionistas de GIASA y el Consejo Rector de la Agencia, con fecha 30 de diciembre de 2010 y 29 de diciembre de 2010, respectivamente, y válidamente inscrito en el Registro Mercantil de Sevilla con fecha 20 de enero de 2011.

El proceso de adaptación de los Estatutos de la Agencia se tramitó simultáneamente a la extinción de Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. (GIASA), de acuerdo con el artículo 50.2 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, siendo aprobados por el Consejo de Gobierno mediante el Decreto 94/2011, de 19 de abril, que entró en vigor el día 30 de este mismo mes y año, y modificados mediante Decreto 175/2018, de 18 de septiembre, con la finalidad de mejorar la eficacia y la eficiencia de la Agencia en el desarrollo tanto de las competencias que tiene transferidas, como en el desarrollo de las actuaciones que se le puedan encomendar en el futuro.

En la Ley 1/2011, se atribuye a la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía:

a) Sobre las infraestructuras viarias y ferroviarias que determine la persona titular de la Consejería competente en materia de obras públicas (actual Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda), las competencias de construcción, conservación, mantenimiento y explotación, pudiendo llevarse a cabo mediante la celebración de los contratos previstos en la legislación de contratos del sector público, incluidos los modelos de colaboración



público-privada en la financiación de infraestructuras públicas.

b) La tramitación y aprobación de los estudios de viabilidad, estudios, documentos técnicos y proyectos de carreteras y ferrocarriles que hayan sido atribuidos conforme al párrafo a) anterior, salvo que otra cosa se establezca por la persona titular de la Consejería competente en materia de obras públicas (actual Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda), en la Orden de atribución.

c) El desarrollo y gestión de actividades y de infraestructuras de obra pública y equipamiento público que le fueran encomendados por las distintas Consejerías, rigiéndose por la normativa sectorial aplicable en cada caso.

Adicionalmente, se modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, en los siguientes términos:

Uno: El apartado 2 del artículo 30 queda redactado como sigue:

"2. Son fines generales de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía servir como instrumento para el desarrollo de las políticas del Consejo de Gobierno en materia de infraestructuras de transporte, incluyendo la construcción y explotación de carreteras, ferrocarriles y servicios de transporte mediante ferrocarril, y en general las infraestructuras de obra pública y equipamientos públicos. La Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía podrá realizar actividades y ejercer las competencias en materia de explotación de servicios públicos cuando resulte indispensable para el desarrollo y financiación de los fines generales indicados.

De acuerdo con estos fines de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, en estas materias ejercerá y desarrollará las competencias, funciones y actuaciones que le sean atribuidas por el Consejo de Gobierno en los términos y con el alcance previsto en dicha atribución, o que sea encomendada su gestión por la Consejería competente en materia de obra pública o por otras Consejerías y Agencias, cada una en el ámbito de sus competencias."

Dos: Los párrafos segundo y tercero del apartado 3 del artículo 31 quedan redactados como sigue:

"Corresponde la Presidencia de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía a la persona titular de la Consejería competente en materia de obras públicas.

El Consejo Rector será el máximo órgano de gobierno y dirección y estará integrado por la persona titular de la Presidencia de la Agencia, quien ostentará la Presidencia del Consejo, y las personas nombradas por el Consejo de Gobierno, a propuesta de la persona titular de la Consejería competente en materia de obras públicas."

Con efectos de 1 de enero de 2005, por acuerdo de Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía se procedió a la atribución de las competencias y funciones relativas a los servicios del ferrocarril metropolitano de la Línea 1 Interurbana Metro de Sevilla y de las Líneas 1 y 2 del Metro de Málaga. Dicha subrogación supone la asunción de la totalidad de las obligaciones, derechos y potestades previstas para la actual Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio desde ese momento en dichos contratos y los restantes documentos contractuales que los conforman.

Así pues, para el ejercicio 2005 y siguientes se asignan en los presupuestos de la Comunidad Autónoma las oportunas dotaciones presupuestarias necesarias al objeto de posibilitar por parte de la Agencia el cumplimiento de las obligaciones económicas derivadas de la subrogación en la posición jurídica de la Administración en los contratos de concesión anteriormente mencionados. Considerando además que existe compromiso vigente de gasto de todo el importe de las obligaciones económicas derivadas de dichos contratos, la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, responderá en caso de incumplimiento de la Agencia, del cumplimiento de dichas obligaciones contractuales.

Durante el ejercicio 2009, tuvieron lugar los siguientes Acuerdos de Consejo de Gobierno:

-Acuerdo de 24 de marzo de 2009, del Consejo de Gobierno, sobre atribución a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía (actualmente la Agencia), de competencias en relación con el Tren-Tranvía entre Chiclana de la Frontera y San Fernando, y su conexión con las poblaciones de la Bahía de Cádiz.



-Acuerdo de 17 de marzo de 2009, del Consejo de Gobierno, sobre atribución a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía (actualmente la Agencia) de competencias en relación con el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía Sevilla-Antequera.

-Acuerdo de 24 de marzo de 2009, del Consejo de Gobierno, sobre atribución de competencias a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía (actualmente la Agencia) en relación al Ferrocarril Metropolitano de Granada.

En este sentido, y en virtud de dichos acuerdos se atribuyeron a la Agencia, entre otras, las siguientes competencias y funciones:

-La supervisión e inspección de la ejecución de las obras de construcción de las infraestructuras ferroviarias y demás instalaciones, así como la vigilancia e inspección del mantenimiento y conservación de las mismas.

-La ejecución, por sí o mediante contrato de obras, de concesión de obras, de concesión de servicios o análogo, y en su caso la financiación, de las obras o actuaciones necesarias relativas a las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía atribuidas.

-La administración de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía objeto de atribución en los términos previstos en la Ley de Servicios Ferroviarios de Andalucía.

-Todas las competencias y funciones relativas a la dirección y prestación, mediante la forma de gestión directa o indirecta que proceda, y las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ferrocarriles previstas en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Andalucía, respecto de las infraestructuras y servicios que se rigen por la citada norma, sin perjuicio de la aplicación supletoria de la Ley de Servicios Ferroviarios de Andalucía.

- La aprobación anual de las tarifas aplicables a los servicios.

A este respecto, para el desarrollo de las citadas competencias y funciones, se acordó la adscripción a la Agencia de todos los bienes de dominio público ferroviario incluidos en el ámbito de las actuaciones atribuidas, a todos los efectos previstos en la Ley de Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y en la Ley de Servicios Ferroviarios de Andalucía.

Durante los ejercicios 2010 y 2011 mediante orden de la Consejería de Fomento y Vivienda (actualmente Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda), se atribuyó a la Agencia competencias de construcción, conservación, mantenimiento y explotación de autovías, como fórmula de colaboración público-privada para el desarrollo de nuevas infraestructuras. Entre ellas, las actuaciones relativas a la Autovía del Almanzora Tramo Purchena A-7, Autovía del Olivar Tramo Lucena-Esteba y Autovía A-308: Iznalloz-Darro.

En consecuencia, se atribuyó a la Agencia, respecto de las citadas autovías:

a) La construcción, conservación, mantenimiento y explotación, la cual podrá llevarse a cabo mediante la celebración de los contratos previstos en la legislación de contratos del Sector Público, incluidos los modelos de colaboración público-privada.

b) La tramitación y aprobación de los estudios de viabilidad, estudios, documentos técnicos y proyectos de carreteras que resulten necesarios.

Metro de Granada S.A., Unipersonal se constituyó con la naturaleza de Sociedad Mercantil del sector público andaluz, de las previstas en el artículo 75 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, adoptando la forma de sociedad mercantil anónima y quedando adscrita a la Agencia, según consta en escritura pública de 31 de diciembre de 2010 y de conformidad con el acuerdo de Consejo de Gobierno de 21 de diciembre del mismo año, por el cual la Agencia cedió irrevocablemente y sin contraprestación los derechos sobre la parte ejecutada hasta 31 de diciembre de 2009 de las obras necesarias para la construcción y puesta en marcha del Metro de Granada.

Con fecha 26 de agosto de 2016, el Consejo de Gobierno aprobó la integración de la sociedad Metro de Granada S.A. Unipersonal, en la Agencia, con la finalidad de optimizar los procesos de gestión del ferrocarril metropolitano.

La Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía se encuentra sometida a los criterios de interés público y rentabilidad social y actúa en régimen de entidad de derecho público con sujeción a la Ley 2/2003, a sus estatutos



y a las normas que se dicten en el desarrollo de las mismas.

Asimismo, está sometida a la Ley General de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, a la Ley del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y demás normativa de general aplicación para las Entidades de Derecho Público de la Junta de Andalucía de idéntica naturaleza.

Cuando la Agencia actúe en el ejercicio de las potestades administrativas que tiene atribuidas, se regirá por la legislación del transporte, la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y las demás normas de derecho público que sean de aplicación.

Cuando la Agencia no actúe en el ejercicio de potestades administrativas estará sometida al derecho privado, sin perjuicio de lo dispuesto en la Legislación de Contratos del Sector Público.

La AOPJA es una agencia pública empresarial que se constituye como instrumento para el desarrollo de las políticas del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía en materia de infraestructuras de transporte, incluyendo la construcción y explotación de carreteras, ferrocarriles y servicios de transporte público mediante ferrocarril, bajo prestación directa e indirecta a los usuarios, la seguridad ferroviaria, y en general, las infraestructuras de obra pública y equipamientos públicos.

La actividad de la Agencia está regida por los principios de eficacia y eficiencia, interés público, instrumentalidad, publicidad y concurrencia, igualdad entre mujeres y hombres y calidad en sus actuaciones.

1.2 Estructura de la sección

Los órganos de gobierno y dirección de la Agencia son la Presidencia, el Consejo Rector y la Dirección Gerencia. En la composición de los órganos de la Agencia se tendrá en cuenta lo dispuesto en materia de representación equilibrada en los artículos 18 y 19 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, y en el artículo 11 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

La Agencia contará con la estructura y organización necesarias para su funcionamiento, integrada por las cinco áreas directivas que se establecen en el artículo 24.4, de acuerdo con los criterios contenidos en el Reglamento de Régimen Interior o, en su defecto, fijados por el Consejo Rector y según el Decreto 160/2022 de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda queda adscrita a la misma.

La Presidencia de la Agencia corresponde a la persona titular de la Consejería competente en materia de obra pública, siendo sus atribuciones:

- a) Ostentar la superior representación institucional de la Agencia y de su Consejo Rector.
- b) Ordenar la convocatoria de las sesiones del Consejo Rector, fijando el orden del día y señalando lugar, día y hora de celebración.
- c) Presidir las sesiones y moderar el desarrollo de los debates y, en su caso, dirimir con su voto los empates para la adopción de acuerdos del Consejo Rector.
- d) Visar las actas y las certificaciones de los acuerdos del Consejo Rector.
- e) Velar por el cumplimiento de los acuerdos del Consejo Rector.
- f) Cualesquiera otras que le atribuyan los presentes Estatutos.

El Consejo Rector es el máximo órgano de gobierno y dirección de la Agencia, que establece las directrices de actuación de la misma de conformidad con las emanadas de la Administración de la Junta de Andalucía, a través de la Consejería a la que está adscrita, y estará presidido por la persona que desempeñe la Presidencia de la Agencia, y lo compondrán las siguientes personas:

- a) La titular de la Viceconsejería de la Consejería competente en materia de obra pública, que ejercerá la Vicepresidencia.



- b) La titular de la Secretaría General Técnica de la Consejería competente en materia de obra pública.
 - c) La titular del órgano directivo de la Consejería competente en materia de obra pública, con rango, al menos, de Dirección General, con competencias en materia de carreteras y demás infraestructuras viarias.
 - d) La titular del órgano directivo de la Consejería competente en materia de obra pública, con rango, al menos, de Dirección General, con competencias en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma.
 - e) Dos personas, de las cuales una representará a la Consejería competente en materia de economía y la otra a la Consejería competente en materia de hacienda, ambas con rango al menos de Dirección General, designadas, a propuesta de sus respectivas Consejerías, por la persona titular de la Consejería competente en materia de obra pública.
 - f) La titular de la Dirección Gerencia de la Agencia.
- Asimismo, formará parte del Consejo Rector con voz pero sin voto, una persona en representación del Gabinete Jurídico de la Junta de Andalucía.

El Consejo Rector designará, a propuesta de la Presidencia, una persona con título universitario en Derecho para el desempeño de la Secretaría con voz pero sin voto, salvo que fuere miembro del Consejo.

La persona titular de la Dirección Gerencia tendrá a su cargo la dirección inmediata y la gestión ordinaria de las actividades de la Agencia, en ejecución de los acuerdos y directrices del Consejo Rector, de conformidad con lo que establezca el Reglamento de Régimen Interior, las atribuidas por el Consejo de Gobierno y las que le sean delegadas, siendo funciones propias de la misma:

- a) La representación ordinaria de la Agencia, así como la adopción de las medidas necesarias para la ejecución de las decisiones de la Presidencia y del Consejo Rector.
- b) Elaborar y elevar al Consejo Rector las propuestas que tengan que ser sometidas a su aprobación o conocimiento, a tenor de lo dispuesto en los presentes Estatutos.
- c) Aprobar el anteproyecto del Programa de Actuación, Inversión y Financiación (PAIF) y los Presupuestos de explotación y de capital (PEC), junto con la documentación anexa, de acuerdo con lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía, y demás normativa de aplicación.
- d) Formular el balance, la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria explicativa de la gestión anual de la Agencia.
- e) Actuar como órgano de contratación de la Agencia, dentro de los límites que establezca el Consejo Rector.
- f) Conceder subvenciones, en los términos previstos en las bases de la correspondiente convocatoria.
- g) El ejercicio de la potestad sancionadora para infracciones consideradas leves.
- h) La jefatura superior del personal de la Agencia.

El nombramiento y el cese de la persona titular de la Dirección Gerencia de la Agencia, que tendrá el rango de Dirección General, se realizará por el Consejo de Gobierno a propuesta de la persona titular de la Consejería competente en materia de obra pública y será publicado en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

La persona titular de esta Dirección Gerencia, en tanto ejerce la función ejecutiva de máximo nivel de la Agencia, tendrá la consideración de alto cargo a los efectos previstos en el artículo 31.1 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, y en los artículos 55 y 69 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, y estará sometida al régimen establecido en la Ley 3/2005, de 8 de abril, de Incompatibilidades de Altos Cargos de la Administración de la Junta de Andalucía y de Declaración de Actividades, Bienes, Intereses y Retribuciones de Altos Cargos y otros Cargos Públicos.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Los instrumentos de planificación estratégica en el ámbito de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía son:

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó en su sesión de 21 de mayo de 2019 aprobar la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA), cuyo objeto es establecer las estrategias en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para su periodo de vigencia, así como adoptar las medidas necesarias para contribuir en la lucha contra el cambio climático, la



eficiencia energética y la reducción de la contaminación, incorporando las innovaciones tecnológicas pertinentes. El marco temporal inicial, según el Acuerdo, era el periodo 2021-2027. Con posterioridad, el 2 de Febrero de 2021, el Consejo de Gobierno acordó su modificación, con objeto de extender su ámbito temporal hasta el año 2030, para poder cumplir con una de las condiciones habilitantes establecidas en la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen las disposiciones comunes a diferentes fondos, incluido el Fondo Europeo de Desarrollo Regional. Esta condición exige disponer de una planificación regional multimodal de infraestructuras hasta 2030.

La elaboración del Plan supone por tanto que la administración autonómica se dota del instrumento preciso para afrontar los retos que la movilidad futura plantea, en un escenario general donde las prioridades han cambiado y están claramente orientadas a la lucha contra el cambio climático.

En este sentido, el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA), supone un reto, pero también una oportunidad, ya que ha de servir para orientar todas las iniciativas y fondos hacia un cambio profundo en la política de infraestructuras de transportes y la movilidad. Ello además en consonancia con tendencias ya consolidadas desde hace varios años, tanto a nivel nacional como internacional, que propugnan una movilidad sostenible, basada en el uso racional de los recursos, tanto de los recursos financieros como de los naturales, y unas políticas que se centren en satisfacer las necesidades de los usuarios, priorizando la gestión de los servicios, frente al simple desarrollo de nuevas infraestructuras.

Es imprescindible además priorizar las estrategias y medidas centradas en la mitigación y adaptación frente al cambio climático. No se trata solo de contribuir a una menor emisión de gases de efecto invernadero, sino también de asegurarnos de que las infraestructuras de transporte son resilientes ante los efectos que causarán unos episodios climáticos extremos, tal como predicen actualmente los modelos.

A ello hay que sumar la necesidad de incorporar las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones, dentro de una imparable tendencia a la digitalización de las infraestructuras y la movilidad, considerándolas siempre como una oportunidad para facilitar la vida cotidiana de los ciudadanos.

Además, especialmente en el escenario en el que se redacta este Plan, es evidente la necesidad de incorporar en nuestras políticas de transporte los cambios que sin duda va a traer consigo la crisis sanitaria de la pandemia del COVID-19. Pese a la incertidumbre actual sobre su desarrollo y sus consecuencias, es evidente que en el futuro el criterio de seguridad sanitaria tendrá un peso fundamental en los servicios de movilidad y ello debe considerarse tanto en la fase de planificación como de explotación de los sistemas de transporte, ya que parece necesario limitar la movilidad obligada, con políticas e iniciativas que trascienden el ámbito concreto de las infraestructuras del transporte y movilidad.

Con todo ello como premisa, el Plan se desarrolla revisando en los primeros capítulos el marco normativo y estratégico en el que ha de desarrollarse y con el que debe ser plenamente coherente.

Previo descripción de los resultados del Plan que le precede, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020), se aborda el análisis de la situación de partida, obteniendo una imagen de la movilidad actual y de las infraestructuras que le dan soporte, y su evolución en los últimos años. Ello permite obtener una diagnosis del sistema, y establecer los problemas, necesidades y retos que han de orientar las actuaciones que se programen. De acuerdo con lo descrito en el apartado de gobernanza, ello se ha realizado con una metodología donde tienen protagonismo los procesos de participación.

Los capítulos siguientes se centran en la estrategia de actuación. Se establecen primero los objetivos estratégicos, y sobre ellos se determinan las Líneas estratégicas que han de resolver los problemas, necesidades y retos detectados. Estas Líneas se desarrollan en un total de 44 programas, cada uno de ellos con una serie de medidas orientadas a la resolución de objetivos concretos, y sobre las que se determinan importes y programación.

Sobre la base del detalle de los programas, el Plan concluye con los apartados dedicados a las inversiones previstas y las posibles fuentes de financiación, así como el sistema de seguimiento con los indicadores precisos.

El amplio horizonte temporal del Plan, 2030, permite cumplir con la condición habilitante que establecerá el nuevo Programa Operativo FEDER de Andalucía, pero podría suponer una mayor flexibilidad a la hora de realizar la planificación, corriendo el riesgo de generalizar en exceso los objetivos y una menor concreción de las medidas, al no disponer de información específica sobre los recursos financieros disponibles para un plazo tan largo. Por ello, y con repercusión clara tanto en los programas como en el presupuesto, se opta por realizar una programación detallada de los primeros cinco años (2021-2025), con una evaluación intermedia y reprogramación al final de este periodo. 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 concreta y presupuestan en detalle los primeros



cinco años.

La Agencia tiene encomendada la redacción de este Plan para la Consejería, mediante encomienda del 2 de abril de 2019, posteriormente modificada con el objeto de ampliar el alcance de los trabajos hasta culminar su tramitación. Tras pasar el trámite de audiencia e información pública, y contestar las alegaciones, el Plan obtuvo las diversas autorizaciones e informes vinculantes necesarios, como la autorización ambiental estratégica, el informe de incidencia en el territorio y el informe favorable de la Consejería de Hacienda. El documento final está ya terminado y a la espera de su aprobación en Consejo de Gobierno.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte y comunicaciones

Se entiende prioritario para el desarrollo de las políticas directamente relacionadas tanto en el ámbito de la movilidad como en el área de las infraestructuras, mejorar la sostenibilidad del sistema intermodal de transportes y comunicaciones como un pilar básico del modelo territorial de Andalucía.

Las líneas fundamentales de este modelo son la disociación entre crecimiento económico y crecimiento de las necesidades de movilidad, la modificación del reparto modal apostando por los modos más sostenibles, el fomento del transporte público y la reducción del impacto energético y ambiental.

Los objetivos y medidas del plan se desarrollan confeccionando una programación realista de las actuaciones en infraestructuras para la sostenibilidad del transporte, siendo determinantes las previsiones de fondos europeos correspondientes al Programa Operativo FEDER de Andalucía 2021-2027, ya incorporadas además al borrador del PITMA.

Tiene notable importancia para el cumplimiento de este objetivo la ejecución de los fondos REACT de la UE. La Ayuda a la Recuperación para la Cohesión y los Territorios de Europa (REACT-UE) forma parte del Next Generation EU, compartiendo objetivo, una recuperación ecológica, digital y resiliente de la economía, incorporándose consecuentemente, entre las fuentes de financiación previstas del PITMA para la realización de actuaciones en el periodo hasta diciembre de 2022. Las propuestas presentadas y aprobadas para estos fondos están claramente en este objetivo, y se centran en la mejora energética y ambiental de los Metros de Granada y Tren Tranvía de la Bahía de Cádiz, y la adquisición de nuevas unidades móviles para ambos sistemas de transporte público.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Para el ejercicio 2023 la estructura de programas presupuestarios es la siguiente:

51B. Movilidad e Infraestructuras Viarias y de Transportes.

Por la naturaleza de las competencias de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, el gasto de capital es mayoritario, si bien el gasto corriente tiene una importancia considerable debido fundamentalmente a las explotaciones de los metros y tranvías.

Las previsiones de gastos para 2023 se concretan en los siguientes capítulos:

Capítulo I, gastos de personal.

En este capítulo se recogen las retribuciones del personal laboral, Dirección Gerencia incluida, que a fecha de



elaboración de estos presupuestos se reparte entre las tres sedes en funcionamiento en Sevilla, Granada y Málaga.

Capítulo II, bienes corrientes y servicios.

Este capítulo comprende las dotaciones para la previsión de gastos en bienes y servicios necesarios para el normal ejercicio de la actividad de la Agencia de Obra Pública, manteniéndose la misma línea de contención del gasto corriente operativo de ejercicios anteriores.

Capítulo III, gastos financieros.

Se trata principalmente del coste de la financiación da construcción del Metropolitano de Granada, concertada con el Banco Europeo de Inversiones y por una sindicatura de bancos, así como aquellos consecuencia de la financiación externa a la que recurre la Agencia para financiar los gastos derivados de su actividad, y adicionalmente aquel derivado de reclamaciones de intereses de demora.

Capítulo IV, transferencias corrientes.

Este capítulo recoge las aportaciones financieras a realizar por la Agencia en las actuaciones concesionarias del Metro de Sevilla y Málaga.

Capítulo VI, inversiones reales.

En este capítulo se recogen las dotaciones para gastos de capital de conformidad con el anexo de inversiones que forma parte del Presupuesto, concretándose en los siguientes aspectos:

- a) Obras e infraestructuras del Sistema de Transporte.
- b) Necesidades de inversiones de carácter inmaterial (renovación de licencias de software y dominios).

Capítulos	2023	%
1 GASTOS DE PERSONAL	7.009.171	1,8
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	39.336.793	10,4
3 GASTOS FINANCIEROS	12.486.330	3,3
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	147.150.178	38,8
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	205.982.472	54,3
6 INVERSIONES REALES	147.330.642	38,9
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	147.330.642	38,9
OPERACIONES NO FINANCIERAS	353.313.114	93,2
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS	25.874.526	6,8
OPERACIONES FINANCIERAS	25.874.526	6,8
TOTAL	379.187.640	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Desde un punto de vista cuantitativo, las partidas de gasto más importantes son las siguientes:



- En el capítulo IV, el volumen de gasto más significativo, como en ejercicios anteriores, lo integran las liquidaciones a los operadores que prestan los diferentes servicios de transporte, cuya financiación es asumida en exclusiva por la Administración Pública que tenga cedidas las competencias sobre los referidos servicios, en nuestro caso, la Junta de Andalucía.
- También conviene reseñar la dotación para la puesta a punto (inversión en la reposición de infraestructura y chequeo y reparaciones del material móvil) y puesta en servicio comercial del sistema tranviario de Jaén.
- Respecto al capítulo 6 de Inversiones reales se contemplan las obras de construcción del Metro de Málaga, donde se continuará con el desarrollo del proyecto de la red de Metro de Málaga, contemplándose la próxima puesta en servicio de la extensión hasta el centro histórico, así como la licitación de las primeras obras de la Prolongación de la Línea 2 desde Guadalmedina hasta el Hospital Civil/Nuevo Hospital de Málaga.
- Asimismo el presupuesto recoge importantes actuaciones a ejecutar para el Metropolitano de Granada. Se trata de obras compensatorias en curso del metro de Granada así como las liquidaciones de actuaciones finalizadas en años anteriores.
- Igualmente una partida importante de las inversiones estará destinada a la finalización de la Infraestructura del Tren de la Bahía de Cádiz y al suministro de piezas destinadas a la explotación de la misma.
- A destacar también la inversión prevista de Fondos Europeos, REACT-EU y MRR. Se trata de un capítulo relevante en el presupuesto de la AOPJA para 2023, incluye actuaciones como mejoras energéticas y ambientales de Metro de Granada y Tren de la Bahía de Cádiz, así como la ampliación de la flota de trenes de ambos ferrocarriles metropolitanos, e implementación de herramientas para la digitalización de la gestión, vías ciclistas, gemelo digital para Metro de Granada y Tranvía de Cádiz, puesta a punto del Sistema Tranviario de Jaén y adecuación funcional de los talleres y cocheras del Metropolitano de Granada, siendo el importe total a ejecutar equivale al 70% del capítulo total de inversiones reales de la AOPJA en 2023.
- En relación a los proyectos de construcción, proyectos básicos o estudios que gestiona la AOPJA, al margen de los que se acomete con medios propios y que se mencionan en un apartado específico posterior, cabe reseñar desde el punto de vista presupuestario la dotación para la redacción del proyecto de prolongación Sur del Metropolitano de Granada con Fondos Europeos Next Generación EU.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

Las novedades que se contemplan en la ejecución del programa presupuestario, son las siguientes:

- En el ámbito de la planificación, la Agencia desarrolla para la Consejería la redacción del nuevo Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030, la documentación necesaria para su tramitación, incluyendo el Estudio Ambiental Estratégico, y las labores de apoyo en los procesos de participación e información pública. Tras pasar el trámite de audiencia e información pública, y contestar las alegaciones, el Plan obtuvo las diversas autorizaciones e informes vinculantes necesarios, como la Autorización Ambiental Estratégica, el Informe de Incidencia en el Territorio y el Informe favorable de la Consejería de Hacienda. El Documento Final está ya terminado y a la espera de su aprobación en Consejo de Gobierno. Al margen de la tramitación para su aprobación, también se colabora actualmente en la implantación del sistema de seguimiento del Plan en la Consejería.
- Actuaciones preparatorias necesarias para la explotación del Tranvía de Jaén. Una vez firmada extinción y liquidación del anterior convenio de colaboración (diciembre de 2008), así como rubricado el nuevo convenio entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Jaén para la puesta en servicio del sistema tranviario, el pasado 29 de junio de 2021, se dio inicio al cronograma para las licitaciones necesarias para la puesta a punto (material móvil e infraestructura tranviaria, una vez transcurridos diez años desde la entrega al consistorio del sistema tranviario y el material rodante), a lo que continuarán los contratos de seguridad y vigilancia, mantenimientos y operación. El primer contrato de puesta a punto, relativo al material móvil, fue licitado por 1,8 millones de euros



por la AOPJA el 5 de julio de 2021. La AOPJA también licitó los contratos de vigilancia y póliza de seguros vinculados al material móvil del Tranvía de Jaén.

- Primer ejercicio con el Tren de la Bahía de Cádiz ya en explotación comercial.
- En relación a la planificación de las inversiones para la ampliación de las redes de metros y actuaciones complementarias a los mismos, destaca igualmente la redacción de los proyectos de construcción (que abarcan obra civil e instalaciones y sistemas) de las prolongaciones Norte y Sur de la línea 1 de Metro de Granada (formalizados ya los contratos en julio y agosto con las consultoras adjudicatarias), así como de la prolongación centro por la capital granadina (cuyo proyecto se licitó el 23 de septiembre, y ya dispone de propuesta de adjudicación, del 24 de junio de 2022). El Presupuesto de 2023 ya incorpora dotación para la construcción de la prolongación Sur del Metro de Granada, con financiación Next Generation EU.
- Avance en la terminación y puesta en marcha de los dos tramos del Metro de Málaga por el centro histórico. En 2022 se habrá avanzando sustancialmente en la redacción del proyecto de construcción de la infraestructura y urbanización de la prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga entre Guadalmedina y el Hospital Civil, cuyo anteproyecto salió a información pública el pasado 27 de agosto, con el objetivo de licitar las obras de la Prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga hasta el Hospital Civil entre finales de 2022 y principios de 2023.
- Desarrollo de las actuaciones compensatorias por las obras del Metro de Granada en planificación (tercer y último tramo de la remodelación del Eje Arabial-Palencia, cuyo inicio de obra es inminente, conexión ciclista peatonal entre Parque Tecnológico y Armilla, cuya obra fue licitada el pasado 25 de mayo, o la adecuación de túnel del Camino de Ronda para albergar un parking y otras instalaciones auxiliares). También cabe mencionar las denominadas actuaciones de mejora del servicio y nuevos mantenimientos del Metro de Granada, entre las que cabe reseñar la ejecución de la nueva cubierta de talleres y cocheras del Metro de Granada, y la terminación en 2023 del equipamiento del vestíbulo norte de la Estación Alcázar Genil para acoger un espacio multiuso. incluido el nuevo acceso de emergencias.
- Desarrollo de estudios y proyecto de infraestructuras ciclistas de apoyo a metros, tranvías y otros modos de transporte público.
- Impulso en la contratación de todas la actuaciones cofinanciadas con cargo al Fondo React-EU, destacando la adquisición de nuevos trenes para la ampliación de las flotas de unidades móviles del Metro de Granada y del Tren de la Bahía de Cádiz.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Para el ejercicio 2023, y con el fin de dar respuesta a las demandas mayoritarias de la sociedad, la gestión de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía se centrará en la consecución de objetivos basados en el desarrollo de un modelo sostenible y de servicio público en las materias de movilidad e infraestructuras.

Programa	2023	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	379.187.640	100,0
TOTAL	379.187.640	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Las actuaciones en los próximos años en materia de movilidad e infraestructuras del transporte deben estar orientadas por los criterios y objetivos que a nivel europeo determina el denominado Pacto Verde Europeo,



presentado por la Comisión el 11 de diciembre de 2019. Se trata de una nueva estrategia de crecimiento para la UE tendente a transformarla en una sociedad climáticamente neutra, equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, donde:

- * hayan dejado de producirse emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050.
- * el crecimiento económico está disociado del uso de recursos
- * no haya personas ni lugares que se queden atrás.

En la reunión del Consejo Europeo de diciembre de 2019, los dirigentes de la UE reiteraron su empeño en ejercer un papel motor en la lucha mundial contra el cambio climático, confirmando el objetivo de la neutralidad climática para 2050.

El Pacto Verde da respuesta a la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible y al Acuerdo de París de 2015 sobre lucha contra el cambio climático. El nuevo objetivo, vinculante para la UE, es reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero de la Unión en al menos un 55 % para 2030 con respecto a los valores de 1990, lo que representa 15 puntos porcentuales por encima del objetivo de 2030 acordado en 2014. Este nuevo objetivo queda reflejado en la Ley Europea del Clima.

El Pacto Verde Europeo establece un plan de acción para impulsar un uso eficiente de los recursos mediante el paso a una economía limpia y circular, y restaurar la biodiversidad y reducir la contaminación. Tiene un carácter transversal, a que todas las actuaciones y políticas de la UE han de contribuir a sus objetivos. Sus iniciativas abarcan toda una serie de ámbitos de actuación, como el clima, el medio ambiente, la energía, el transporte, la industria, la agricultura y las finanzas sostenibles, todos ellos estrechamente interconectados.

Supondrá, de hecho, la revisión de todas las políticas actuales que estén relacionadas con el objetivo de la neutralidad climática y, cuando sea necesario, se modificarán de acuerdo con unos objetivos climáticos más exigentes. Esto afecta, por ejemplo, a la legislación vigente sobre emisiones de gases de efecto invernadero, energías renovables y eficiencia energética.

La hoja de ruta consta de siete líneas de acción, y en todas ellas se fijan plazos para dictar medidas legislativas que apoyen el cambio y objetivos concretos que cumplir. Resumidamente se centran en invertir en tecnologías respetuosas con el medio ambiente, apoyar a la industria para que innove, desplegar sistemas de transporte público y privado más limpios, descarbonizar el sector de la energía, garantizar que los edificios sean más eficientes desde el punto de vista energético y colaborar con socios internacionales para mejorar las normas ambientales mundiales.

En materia de movilidad, el Pacto Verde indica que el transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero, y sigue aumentando. Busca reducir estas emisiones el 90 % de aquí a 2050. Entre otras medidas, abordará la reducción de las emisiones y la congestión urbana y mejorará el transporte público.

Se espera en el futuro transportar más mercancías por ferrocarril o vías navegables y menos por carretera. Respecto a la aviación, el Cielo Único Europeo debe reducir de forma significativa las emisiones de la aviación sin coste alguno para los consumidores y las empresas.

A nivel nacional, se ha respondido a estos compromisos iniciando un proceso de transformación de su economía hacia la neutralidad en emisiones para 2050, de forma coherente con el Pacto Verde Europeo. Ello se denota en una serie de iniciativas normativas y estrategias que se encuentran aún en tramitación. Es el caso de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética (LCCTE), que el 8 de abril de 2021 fue aprobada por el Congreso, y que será el marco normativo e institucional que facilite y oriente la descarbonización de la economía española a 2050; en su texto determina obligaciones claras en materia de objetivos de reducción de emisiones para el 2030, reducción del consumo energético y participación de las renovables.

También es reciente la aprobación del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030, elaborado para dar cumplimiento a las obligaciones recogidas en el Reglamento (UE) 2018/1999, que determina que los Estados miembros de la UE elaboren Planes Nacionales de Energía y Clima que abarquen periodos



decenales. Fue remitido a la Comisión Europea en febrero de 2019, y de nuevo en el mes de enero de 2020 tras haber sido revisado. Este Plan persigue, entre otras cosas, una reducción de un 23% de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en el 2030 respecto a 1990. Este objetivo de reducción implica eliminar una de cada tres toneladas de gases de efecto invernadero que se emiten actualmente.

En este escenario de cumplimiento de estrategias y planes con notable influencia en el ámbito competencial de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, debe encuadrarse también la actividad de la AOPJA.

En ese contexto, y en el marco de la política general de infraestructuras y transportes, la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda ha venido desarrollando en los últimos tiempos a través de la Agencia las infraestructuras ferroviarias a nivel regional (Eje Ferroviario Transversal o Corredor Ferroviario de la Costa del Sol) y en los ámbitos de movilidad metropolitanos, mediante tranvía o metro propiamente dicho.

Esta hoja de servicio de AOPJA, en el segmento de la construcción y gestión de metros y tranvías dentro de la administración autonómica, viene avalada, además, por los resultados y el reconocimiento obtenido en la explotación final de los tres metropolitanos ya operativos, tanto en términos cuantitativos (superando las estimaciones iniciales de demanda de viajeros), como desde la perspectiva cualitativa (valoración de notable alto en las encuestas de satisfacción anual que se efectúan a los propios usuarios), gracias al conocimiento técnico y a la experiencia adquiridos en este tiempo, y a la trazabilidad conferida a estas actuaciones de gran alcance inversor, desde la gestación de los primeros estudios informativos y proyectos, hasta la construcción y posterior puesta en servicio. En este sentido, cabe reseñar que la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía tiene bajo su gestión (indirecta, a través de concesionarios, o directa, en el caso del Metropolitano de Granada) tres sistemas de metro en explotación comercial, suponiendo el desplazamiento de más de 35 millones de usuarios del transporte público al año (en condiciones normales previas a la crisis sanitaria por la pandemia de la COVID-19). En 2022, la recuperación del umbral de la demanda previa al COVID-19 ya se sitúa entorno al 95% de los viajeros transportados.

Asimismo la AOPJA ha ejecutado las obras de infraestructuras viarias de gran capacidad ya sean autovías, tal y como quedan definidas en la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, o actuaciones en ámbitos metropolitanos con características de autovías.

De acuerdo con lo descrito a lo largo del presente documento, se justifica la intervención pública de la Agencia de Obra Pública, contando con un equipo de especialistas y profesionales con un alto grado de conocimiento en la tipología de actuaciones de la materia, dada la experiencia adquirida en la ejecución de Sistemas Tranviarios y Metropolitanos (Sevilla, Málaga, Granada, Bahía de Cádiz, Jaén, Alcalá de Guadaíra, Alta Velocidad con el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía o ramal para el transporte ferroviario de mercancías, con el tramo interurbano Vadollano-Linares), incluso en otras infraestructuras de obra pública y equipamientos públicos, en el diseño, proyecto construcción en el ámbito de las líneas de ferrocarril, así como la experiencia derivada de la gestión y explotación (directa o indirecta) de sistemas y servicios de operaciones de líneas de transporte metropolitano y tranviario y en la ejecución de proyectos de infraestructuras viarias de gran complejidad técnica y con una inversión elevada.

Este tipo de actuaciones da respuesta claramente a algunos de los problemas detectados en la diagnosis del PITMA, y está claramente en sintonía con los cambios que promueve el Pacto Verde Europeo y las estrategias y planificación derivada de la misma.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte y comunicaciones

OO.1.1 Completar y mejorar la red autonómica de carreteras y transportes de Andalucía



En 2023 se plantea continuar medidas contenidas en el Plan PITMA, en todo aquello que sea encomendado por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en lo referente a estudios y proyectos para completar y mejorar la red autonómica de carreteras, y facilitar el acceso a las aglomeraciones urbanas y las áreas rurales así como el desarrollo de infraestructuras del transporte.

ACT.1.1.1 Redacción de proyectos y estudios

Los trabajos a desarrollar para la redacción de proyectos e informes se pueden clasificar en dos grupos:

-Trabajos a realizar mediante licitación de asistencia externa, que básicamente tienen dos orígenes:

Se trata de encomiendas de otros centros directivos recibidas por la AOPJA para la redacción de estudios (estudios informativos, anteproyectos y proyectos constructivos) de actuaciones cuyas competencias no han sido atribuidas a la AOPJA. En la actualidad se encuentran en proceso de rescisión con diferentes grados de avance.

Encargos a realizar en desarrollo de actuaciones cuyas competencias han sido atribuidas a la AOPJA. Se trata de trabajos de redacción de proyectos constructivos de actuaciones asociadas a la puesta en marcha y explotación de actuaciones atribuidas a la AOPJA, o a convenios con ayuntamientos y otras entidades previos a la construcción de actuaciones atribuidas a la AOPJA, que serán redactados por consultor externo tras la correspondiente licitación.

Las actuaciones previstas son las siguientes:

- Infraestructura e instalaciones de la prolongación Norte del Metropolitano de Granada.
- Infraestructura e instalaciones de la prolongación Sur del Metropolitano de Granada.
- Infraestructura e instalaciones de la prolongación centro del Metropolitano de Granada.
- Superestructura de la prolongación soterrada de la Línea 2 de metro de Málaga al Hospital Civil.
- Instalaciones y arquitectura de la prolongación soterrada de la Línea 2 de metro de Málaga al Hospital Civil.
- Redacción del proyecto básico y de ejecución para la restauración y adecuación espacial de los bienes inmuebles arqueológicos descubiertos en las obras del metro de Málaga.

-Trabajos a realizar con medios propios de la AOPJA, que básicamente tienen dos orígenes:

Se trata de encomiendas de otros centros directivos recibidas por la AOPJA para la redacción de estudios (estudios informativos, anteproyectos y proyectos constructivos) que van a ser redactadas por medios propios.

Trabajos de redacción de proyectos constructivos de actuaciones asociadas la puesta en marcha y explotación de actuaciones atribuidas a la AOPJA, o a convenios con ayuntamientos y otras entidades previos a la construcción de actuaciones atribuidas a la AOPJA, que serán redactados por medios propios de la AOPJA.

Las actuaciones previstas son las siguientes:

- Revisión y actualización del proyecto de construcción denominado: Autovía del Olivar A-318. Tramo: Las Navas del Selpillar-Lucena.
- Revisión y actualización del proyecto de construcción denominado Vial urbano de acceso a La Línea de la Concepción desde la A-383.
- Revisión y actualización del proyecto de construcción denominado Vía ciclista de la Red Metropolitana de Sevilla, tramo: Conexión de Tomares a Castilleja de la Cuesta y con las estaciones del Metro de Sevilla.
- Revisión y actualización del proyecto de construcción denominado Vía ciclista de la red Metropolitana de Sevilla, tramo: Mairena del Aljarafe.



OO.1.2 Propiciar un mayor uso del transporte en bicicleta

Con objeto de fomentar una movilidad sostenible, saludable, con reducción de la contaminación y orientada tanto a los desplazamientos diarios como de uso turístico y ocio, la AOPJA participa en el desarrollo de la red de vías ciclistas para integrar el uso de este medio de transporte, con sus consiguientes beneficios en la salud y en la disminución de la contaminación ambiental y acústica.

En este sentido, la AOPJA continúa con su labor de redacción de proyectos de vías ciclistas previstas en el Plan Andaluz de la Bicicleta, y en el nuevo Plan de Infraestructuras del transporte y Movilidad de Andalucía (2021-2030):

-Vía ciclista de la Red Metropolitana de Sevilla. Tramo: Mairena del Aljarafe.

-Vía ciclista de la Red Metropolitana de Sevilla. Tramo: Conexión de Tomares a Castilleja de la Cuesta y con las estaciones del Metro.

Así mismo, ligada al Metro de Granada, está prevista la ejecución de una Vía Ciclista en Armilla, que comunica la estación de Nevada con el Parque Tecnológico de la Salud.

De igual forma, se ejecutará una pasarela ciclopeatonal que dará comunicación a la parada Tres Caminos, del Tren Tranvía de Cádiz, con el Polígono Industrial del mismo nombre.

También se colocarán aparcamientos seguros en las estaciones y paradas de los metros gestionados por la AOPJA, como una medida más para favorecer la sinergia entre la movilidad activa y el transporte público

ACT.1.2.1 Ejecución de actuaciones correspondientes a vías ciclistas de las redes autonómicas.

El principal ámbito de actuación de la AOPJA en esta materia es a través de los fondos INTERREG, fondos FEDER que se destinan a proyectos de cooperación entre regiones europeas.

Durante el 2022 y 2023 estará en ejecución el proyecto CICLOSEND-SUR, perteneciente al programa de cooperación INTERREG España-Portugal (POCTEP), con una duración prevista de 24 meses.

Este proyecto tiene como objetivo mejorar la conexión territorial entre las regiones del área de cooperación (Andalucía-Algarve-Alentejo-Extremadura), potenciando las vías ciclopeatonales, tratando el territorio como un continuo, sin fronteras, para el desarrollo del cicloturismo y el senderismo. Además de la Junta de Andalucía, participan las Diputaciones de Huelva, Badajoz y Cáceres, las cámaras municipales de Castro Marim y Alcoutim (Algarve) y la ADP de Mértola (Alentejo).

Por la Junta de Andalucía, la Agencia de Obra Pública actúa como Beneficiario Principal, con papel de coordinación de todo el proyecto, y participan también dos Direcciones Generales de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, la Empresa Pública para la Gestión del Turismo y del Deporte de Andalucía, S.A., la Agencia Pública de Puertos de Andalucía, y la Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural.

-La oportunidad es clara, dada la disponibilidad de FEDER, las orientaciones actuales en la política de la Unión Europea de fomentar la movilidad en bicicleta, y la necesidad de desestacionalizar la actividad turística. Aprovechar los trazados e iniciativas existentes, para crear una auténtica red de ciclosenderos que conecten estas regiones, apoyándose en la Ruta EuroVelo 1, que recorre el área desde Sagres a Ayamonte y desde Ayamonte hasta el Real de la Jara, continuando por la Vía de la Plata en Extremadura. Desde este gran ciclosendero, a un lado y a otro de la frontera se plantean rutas hacia el interior, conectando los espacios naturales con el sendero costero, ofreciendo una oferta conjunta e integrada, con medios comunes de información y difusión. Ya hay senderos que lo permiten, como el Camino Natural del Guadiana.



-Las tareas que la Agencia asume como Beneficiario Principal son las determinadas en las bases de la convocatoria, y consisten resumidamente en la coordinación general del proyecto, así como de la gestión técnica y financiera, garantizando la ejecución de la operación en su integridad de acuerdo con lo previsto en el Formulario de Candidatura. Es así mismo el máximo representante y responsable del proyecto ante las estructuras de gestión del Programa, representando a los beneficiarios en las comunicaciones con la Secretaría Conjunta (SC), y la Autoridad de Gestión (AG).

-En lo que se refiere a las actividades, la Agencia asume las relativas a tareas de carácter transversal y transfronterizo, como la diagnosis, el plan estratégico y el modelo de gestión. No desarrollará las obras previstas en Andalucía, que serán licitadas por la Consejería, pero si desarrollará y contratará los trabajos de consultoría externa necesarios, de acuerdo con las líneas de gastos previstas en las bases de la convocatoria. Los trabajos externos a contratar serán tareas especializadas como la edición e impresión de materiales (folletos, poster, libros), trabajos de campo, alquiler de salas para eventos, gestión de eventos, levantamiento topográfico para los proyectos.

La AOPJA ha redactado durante 2022 el Proyecto de reacondicionamiento de la Vía Verde Litoral, y redactará los proyectos de señalización de la Vía Verde Molinos del Agua, y señalización hasta Higuera de la Sierra.

OO.1.3 Fomentar el uso del transporte público para mejorar la movilidad en ámbitos interurbanos, urbanos y metropolitanos

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal. Ello se puede conseguir mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad, y en concreto, a través de la realización de una política de prestación de servicios que tenga como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad. Dentro de esta intermodalidad se han de contemplar los medios de transporte no motorizados, como la bicicleta y la movilidad peatonal.

ACT.1.3.1 Desarrollo de sistemas de transporte en áreas interurbanas, urbanas y metropolitanas.

Las principales líneas de trabajo incluidas en esta actividad, para la consecución del objetivo son:

Se van a continuar las actuaciones en metros, tranvías y líneas ferroviarias. Destaca, en este ámbito, además de la continuación de la explotación de la Línea 1 del metro de Sevilla, que va a transportar más de 17,5 millones de viajeros anuales (cifra de demanda estimada en condiciones normales de explotación, previa a la crisis sanitaria por la pandemia de la COVID-19), la explotación parcial del metro de Málaga, incluida su extensión hasta el centro histórico (tramo El Perchel-Atarazanas), que permitirá duplicar la cifra de viajeros actual, hasta 14,5 millones de usuarios al año, así como del Metro de Granada, cuyo objetivo sería recuperar el umbral de demanda del último ejercicio previo a la pandemia (en 2019, el metropolitano transportó a 11,7 millones de usuarios).

Se continuará con el desarrollo del proyecto de la red de Metro de Málaga, contemplándose la próxima puesta en servicio de la extensión hasta el centro histórico, así como la licitación de las primeras obras de la Prolongación de la Línea 2 desde Guadalmedina hasta el Hospital Civil/Nuevo Hospital de Málaga.

Finalmente, en lo que respecta al Tren de la Bahía de Cádiz (Chiclana de la Frontera-San Fernando y Cádiz) se trabaja en la recta final para su puesta en servicio comercial en el transcurso de 2022.

-Se va a realizar la puesta a punto del tranvía de Jaén (material móvil, ya licitado, así como de infraestructura y vía, sistemas de energía, comunicaciones y señalización ferroviaria. Se prevé desarrollar actuaciones preparatorias para su futura explotación.



-Por su parte, en el metropolitano de Granada se desarrollará, durante el ejercicio 2023 el sexto año completo de explotación. Se van a desarrollar a lo largo del ejercicio los proyectos para las posibles prolongaciones de este sistema de transporte público, en concordancia con las alternativas preferentes que arroje el estudio informativo de la red del Metro de Granada. De hecho, la prolongación sur entre Armilla, Churriana de la Vega y Las Gabias dispone ya de la financiación Next Generation EU para su construcción y para la dotación del material móvil necesario (contrato cofinanciado con REACT-EU para 8 nuevas unidades que mejoren el actual servicio y cubran las necesidades de las prolongaciones). Se prevé licitar las obras de la prolongación sur entre finales de 2022 y principios de 2023.

-Durante 2022 ha de darse continuidad a las medidas compensatorias en el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía por las afecciones a Red Natura 2000, así como al contrato de mantenimiento y conservación de la plataforma. En relación a la primera cuestión, se trata de medidas de conservación para evitar el deterioro de los hábitats naturales y de los hábitats de especies así como las alteraciones que repercutan en las especies de la ZEPA: Campiñas de Sevilla.

Para 2023 deberán estar en ejecución las siguientes medidas:

- Ciclo integral (compra de cosechas) y compra de rastrojera.
- Obras de restauración ecológica del humedal de la Laguna Calderón a su estado hidrológico natural.
- Mejora del conocimiento de otras aves esteparias singulares (Estudio Científico).