



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, que con efectos desde el 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 regirán 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 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 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, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, 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:

a) 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.

b) 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.

c) 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:

- a) 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.
- b) 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.
- c) La administración de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía objeto de atribución en los términos previstos en la Ley de Servicios Ferroviarios de Andalucía.
- d) 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.
- e) 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.

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, en virtud de la Disposición final cuarta de este mismo texto normativo 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.

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.

-La Presidencia de la Agencia corresponde a la persona titular de la Consejería competente en materia de obra pública.

-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.

-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.

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.

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 por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda 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.

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.

Previa 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 establece el nuevo Programa Operativo FEDER de Andalucía 21-27, 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 recibió la encomienda en 2019 para la redacción de este Plan para la Consejería (PITMA 2030) y tras cerrar los Programas de desarrollo del Plan para las distintas Líneas Estratégicas, fué aprobado el 2 de noviembre de 2022 mediante Decreto 540/2022. Con fecha de 16 de junio de 2023, mediante Resolución de la Viceconsejería, se aprueba la encomienda de gestión a la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA), de conformidad con el artículo 105 de la Ley de Administración de la Junta de Andalucía, para el seguimiento y evaluación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030).



3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Incrementar 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.

OE.2 Potenciar la calidad de las infraestructuras viarias

La realización de las actuaciones incluidas en la planificación de carreteras precisa la redacción de estudios, anteproyectos y proyectos para la elección de alternativas de trazado idóneas y diseño de las mismas así como una asistencia técnica en materia de carreteras que incluye un amplio abanico de actuaciones.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

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 2024 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 cuatro sedes en funcionamiento en Sevilla, Granada, Málaga y Chiclana de la Frontera.

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.

Adicionalmente se recogen en este capítulo los gastos de explotación del Metro de Granada y del Tranvía Metropolitano de la Bahía de Cádiz así como una pequeña partida para costes de pre-explotación del Tranvía de Jaén.

Capítulo III, gastos financieros.

Se trata principalmente del coste de la financiación de construcción del Metropolitano de Granada, concertada con el Banco Europeo de Inversiones, así como 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 de 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	2024	%
1 GASTOS DE PERSONAL	7.358.707	2,2
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	38.503.602	11,4
3 GASTOS FINANCIEROS	11.546.108	3,4
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	151.417.883	44,9
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	208.826.300	61,9
6 INVERSIONES REALES	106.319.743	31,6
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	106.319.743	31,6
OPERACIONES NO FINANCIERAS	315.146.043	93,5
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS	21.776.879	6,5
OPERACIONES FINANCIERAS	21.776.879	6,5
TOTAL	336.922.922	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:

El volumen de gasto más significativo del presupuesto lo integran las liquidaciones a empresas concesionarias Metro de Sevilla y Metro de Málaga, operadoras 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, así como los gastos de explotación de la Línea 1 del Metro de Granada y del Tranvía Metropolitano de la Bahía de Cádiz.

Respecto al gasto de capital, en el 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, contemplándose las primeras obras de la Prolongación de la Línea 2 desde Guadalmedina hasta el Hospital Civil/Nuevo Hospital de Málaga.

Asimismo el presupuesto recoge la inversión prevista de Fondos Europeos del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, en las obras de ampliación Sur del Metropolitano de Granada.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

-En relación a la planificación de las inversiones para la ampliación de las redes de metros y actuaciones complementarias a los mismos, destaca el inicio de la construcción, tanto de obra civil como de instalaciones y



sistemas, de la prolongación Sur de la línea 1 de Metro de Granada, con financiación Next Generation EU(MRR).

-Previsión de iniciar las obras de la prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga hasta el Hospital Civil.

-Actuaciones preparatorias necesarias para la explotación del Tranvía de Jaén. Una vez 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 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.

- Reforma de la piscina universitaria del Campus de Fuentenueva (dentro de las instalaciones deportivas de la Universidad de Granada (UGR) de los conocidos como Paseillos Universitarios). Se trata de una actuación de compensación por las obras del Metro de Granada Línea 1.

-Desarrollo de estudios y proyecto de infraestructuras ciclistas de apoyo a metros, tranvías y otros modos de transporte público, así como otras actuaciones que favorezcan la intermodalidad.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Para el ejercicio 2024, 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	2024	%
51A INFRAESTRUCTURAS VIARIAS	3.242.473	1,0
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	333.680.449	99,0
TOTAL	336.922.922	100,0

PROGRAMA 51A- INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

En este programa presupuestario la Agencia se articula como instrumento para el desarrollo de las políticas en materia de infraestructuras viarias que les sean encomendadas por la Dirección General de infraestructuras viarias.

La red de carreteras autonómica garantiza la movilidad en el conjunto del territorio y tiene la responsabilidad de dotar a todo el territorio andaluz de la accesibilidad necesaria para garantizar la cohesión social y territorial de Andalucía.

Esta amplia red viaria configura una extensa malla que conecta entre sí los nodos poblacionales con los centros regionales y con itinerarios estatales y las Redes Transeuropeas de Transporte. Esta red debe ser mantenida y mejorada para asegurar un eficaz sistema de comunicaciones que potencie los intercambios humanos, culturales y económicos en el ámbito andaluz como garantizando un servicio de calidad al usuario y en adecuadas condiciones de seguridad vial.



6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Potenciar la calidad de las infraestructuras viarias

OO.1.1 Proporcionar asistencia técnica en materia de infraestructuras viarias

La Agencia se constituye como instrumento para el desarrollo de las políticas de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en materia de infraestructuras viarias, articulándose como una Asistencia Técnica con personal altamente cualificado para realizar aquellas actuaciones que les sea encomendada su gestión.

Entre estas actuaciones que se van a desarrollar en 2024, se encuentra el PITMA 2030, que recoge un sistema de seguimiento y evaluación del Plan que permitirá comprobar el desarrollo de los programas y medidas previstas, así como la consecución de los objetivos marcados.

ACT.1.1.1 Supervisión de los proyectos de diseño y construcción de las infraestructuras viarias

La actividad consiste en la ejecución de los trabajos necesarios para la gerencia, redacción y supervisión de proyectos, estudios e informes, con los que poder acometer las obras de infraestructuras viarias que se encuentren en fase de planificación, incluso elaborando también esta planificación en caso necesario. También cabe reseñar los recursos aplicados por el área de proyectos en materia de revisión y supervisión de proyectos en el marco de la tramitación administrativa para el cierre de expedientes cuyos trabajos ya han finalizado (resolución de reclamaciones, recepción de trabajos y devolución de avales).

ACT.1.1.2 Actuaciones realizadas de coordinación, ejecución y seguimiento del PITMA

El Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad (PITMA 2030) recoge un sistema de seguimiento y evaluación del Plan que permitirá comprobar el desarrollo de los programas y medidas previstas, así como la consecución de los objetivos marcados. Para facilitar esta labor, el Plan prevé una serie de herramientas y mecanismos que han de permitir conocer periódicamente su nivel de ejecución, a fin de detectar, con antelación suficiente, posibles desviaciones en su ejecución y poder determinar estrategias y alternativas para superarlas.

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

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 dissociado 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. Se propone que este nuevo objetivo quede 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, ya 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 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 como la Ley 7/2021 de 21 de mayo de Cambio Climático y Transición Energética (LCCTE), que representa 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 de Málaga y Granada, 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 cuatro ferrocarriles metropolitanos ya operativos (el 26 de octubre de 2022 se pone en servicio el Trambahía y el 27 de marzo de 2023 se pone en servicio comercial la extensión del Metro de Málaga hasta el centro histórico), 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 o el Trambahía) cuatro sistemas de transporte metropolitano por ferrocarril en explotación comercial, suponiendo el desplazamiento de más de 45 millones de usuarios del transporte público al año (proyección para 2023 una vez superado ya el umbral de demanda previo al COVID-19 e incorporado el Trambahía y el tramo de extensión hasta Atarazanas del Metro de Málaga). En 2022, la recuperación del umbral de la demanda previa al COVID-19 ya se sitúa en torno al 95% de los viajeros transportados.

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 y 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 Incrementar la sostenibilidad del sistema de transporte y comunicaciones

OO.1.1 Fomentar el uso del transporte público para mejorar la movilidad en ámbitos interurbanos, urbanos y metropolitanos

En materia de movilidad, durante 2024 se propone continuar con el objetivo de 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.1.1.1 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 18 millones de viajeros anuales, la explotación parcial del metro de Málaga, incluida su extensión hasta el centro histórico (tramo El Perchel-Atarazanas), con una previsión de más de 12 millones de usuarios al año, así como del Metro de Granada con una demanda estimada de más de 12 millones de viajeros y la



consolidación del Tranvía de la bahía de Cádiz, para el que se espera que lo utilicen 2 millones de viajeros.

Tras la puesta en servicio del Trambahía en la provincia de Cádiz el 26 de Octubre de 2022 y la puesta en servicio de la Ampliación del Metro de Málaga hasta la Estación de Atarazanas el 27 de Marzo de 2023, la AOPJA tiene dos objetivos principales encomendados para su inmediata ejecución; Ampliación del Metro de Málaga hasta el Hospital Civil (Ampliación de la Línea 2), así como la Ampliación Sur del Metro de Granada (Armillas - Las Gabias).

El rotundo éxito de la puesta en servicio del Trambahía, ha propiciado que se sigan llevando a cabo actuaciones de mejora del servicio, mantenimiento y explotación de dicho sistema de transporte. Para el año 2024, se seguirán desarrollando proyectos y actuaciones de digitalización de los activos (gemelo digital), eficiencia energética (placas solares, reutilización de la energía de frenado) así como de mejora del servicio (actualización del sistema de comunicaciones móviles). Igualmente y tras no poder cerrar la financiación de la compra de nuevos trenes mediante fondos europeos, se seguirá intentando en 2024 obtener dicha financiación.

Es por ello que en 2024 para el Metro de Málaga, se iniciarán las obras del primer tramo y la implantación de los desvíos alternativos de tráfico, para posteriormente y en años subsecuentes continuar con los proyectos de instalaciones y seguridad ferroviaria. Esta ampliación, es necesario destacar que se compone de 3 estaciones subterráneas con una longitud aproximada de 1,8 km, finalizando en el nuevo Hospital Civil de Málaga (actualmente en diseño), la última estación se ha diseñado de manera coordinada con los técnicos de la Consejería de Salud para su mejor implementación con su diseño. Como actuación final de la ampliación del Metro de Málaga hasta la Estación de Atarazanas, está prevista en 2024, la actuación de cierre de la rampa de Callejones del Perchel (restitución viario afectado obras Metro de Málaga), última cicatriz urbana que aún queda abierta en la ciudad de Málaga, así como la ejecución del espacio expositivo de los restos arqueológicos hallados durante la construcción del suburbano, que albergará la Estación Guadalmedina.

Al respecto del Metro de Granada, se finalizarán las actuaciones de digitalización de los activos (gemelo digital, simulador de conducción), eficiencia energética (placas solares, cubrimiento de talleres y cocheras, mejora flota trenes) así como de mejora del servicio (Sistema Inteligente de Pago para la validación directa con tarjeta bancaria o móvil, vía de servicio del Paso Inferior de Armillas).

En 2024 se deben acometer las actuaciones necesarias de la Ampliación Sur de la Línea 1 del Metro de Granada. Tramo 100% en superficie que se ha dividido en 2 subtramos de obra civil, y que entre otras características, integra un parking disuasorio en La Gloria (Las Gabias) para facilitar la intermodalidad de otros sistemas de transporte de usuarios procedentes de los pueblos de la Vega de Granada (Vegas de lo Genil, Cúllar Vega, Belicena, Purchil). Para absorber el incremento de viajeros, propio de las ampliaciones así como del crecimiento intrínseco de la Línea 1 desde 2017, en 2024 se finalizará la entrega de 8 nuevas unidades móviles que se esperan poner en servicio ese mismo año.

En lo que respecta a otras actuaciones:

-Remodelación de la Piscina de Fuentenueva (Paseillos Universitarios): Para dar cumplimiento al nuevo convenio de la UGR-AOPJA, es necesario llevar a cabo la actuación de la remodelación de la Piscina de Fuentenueva (dentro de las instalaciones deportivas de la Universidad de Granada (UGR) de los conocidos como Paseillos Universitarios). Se trata pues de una actuación de compensación por las obras del Metro de Granada Línea 1.

-Adecuación del espacio para la exposición de los restos arqueológicos encontrados durante las obras de la Línea 1 y 2 del Metro de Málaga. Para dar cumplimiento a la resolución del 1 de Junio de 2021 de la Delegación de Cultura en Málaga, con fecha 4 de Agosto de 2021, la Delegación de Cultura en Málaga



resuelve autorizar como medida correctora, el proyecto de traslado y ubicación definitiva de estructuras y pavimentos arqueológicos excavados en las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga y la propuesta nºIII (Exposición en Yacimiento) de la ordenación de los restos de cara a su musealización y sus distintas actuaciones.

Se prevee realizar también la puesta a punto del material móvil del tranvía de Jaén y se prevé desarrollar actuaciones preparatorias para su futura explotación.

Asimismo en 2024 ha de darse continuidad a las medidas compensatorias en el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía por las afecciones a Red Natura2000, 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 2024 se va a continuar con 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).

OO.1.2 Propiciar un mayor uso del transporte en bicicleta

Para este nuevo ejercicio presupuestario 2024, con objeto de fomentar una movilidad sostenible y 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.

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

En este ámbito de actuación la AOPJA continúa con su labor de redacción de proyectos de Vías Ciclistas en el nuevo Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (2021-2030).

OO.1.3 Dar soporte técnico al desarrollo de las infraestructuras y sistemas de transportes de Andalucía

La Agencia se constituye como instrumento para el desarrollo de las políticas de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía en materia de infraestructuras de transporte, articulándose como Asistencia Técnica con personal altamente cualificado para realizar aquellas actuaciones que les sea encomendada su gestión.

Entre ellas está el PITMA 2030, que recoge un sistema de seguimiento y evaluación del Plan que permitirá comprobar el desarrollo de los programas y medidas previstas, así como la consecución de los objetivos marcados. Para facilitar esta labor, el Plan prevé una serie de herramientas y mecanismos que han de permitir conocer periódicamente su nivel de ejecución, a fin de detectar, con antelación suficiente, posibles desviaciones en su ejecución y poder determinar estrategias y alternativas para superarlas.

ACT.1.3.1 Redacción de proyectos y estudios

La actividad de este área consiste en los trabajos necesarios para la gerencia, redacción y supervisión de proyectos, estudios e informes, con los que poder acometer las obras de infraestructuras de transportes, o



de otra índole que se encuentren en fase de planificación, incluso elaborando también esta planificación en caso necesario. También cabe reseñar los recursos aplicados por el área de proyectos en materia de revisión y supervisión de proyectos en el marco de la tramitación administrativa para el cierre de expedientes cuyos trabajos ya han finalizado (resolución de reclamaciones, recepción de trabajos y devolución de avales).

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:

1. Se trata de encomiendas de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda 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.

2. Encargos a realizar en desarrollo de actuaciones cuyas competencias hayan 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.

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

1. 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.

2. 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.