



**CONSEJERÍA DE FOMENTO, ARTICULACIÓN DEL TERRITORIO Y  
VIVIENDA**



## 1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

### 1.1 Competencias de la sección

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1 del 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, modificado por el Decreto 167/2024, de 26 de agosto, le corresponde a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias atribuidas a la Comunidad Autónoma de Andalucía, en materia de:

- \* Vivienda, suelo, arquitectura e inspección en materia de vivienda, incluyendo la gestión, control y registro de las fianzas de los contratos de arrendamiento de vivienda y uso distinto del de vivienda, y de suministros de agua, gas y electricidad, así como el desarrollo y coordinación de las políticas de asistencia a personas en riesgo de pérdida de su vivienda habitual en supuestos de desahucio.
- \* Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes, como carreteras, vías ciclistas, ferrocarriles y otras infraestructuras viarias, cuyos itinerarios se desarrollen íntegramente en el territorio de Andalucía. Los transportes terrestres, marítimos, fluviales, por cable, puertos, aeropuertos, helipuertos, y demás infraestructuras del transporte que no tengan la calificación de interés general del Estado, ordenación del transporte de mercancías y de viajeros y viajeras que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y puertos y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa.
- \* Igualmente, le corresponde la investigación, desarrollo e innovación y la superior inspección y el control de la calidad de la edificación, construcción y obra pública.
- \* Ordenación del territorio y del litoral, urbanismo, sostenibilidad urbana e inspección territorial y urbanística.
- \* Por último, el fomento e impulso, en el marco de la ordenación territorial y urbanística, de las declaraciones de interés estratégico para el fomento de iniciativas económicas, de acuerdo con lo establecido en el Decreto-ley 4/2019, de 10 de diciembre.

De conformidad con el artículo 6 del Decreto del Presidente 6/2024, de 29 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, a ésta le corresponden:

1. Las competencias que actualmente ostenta, así como las hasta ahora ejercidas por la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul en materia de puertos.
2. Se mantienen las entidades que actualmente tiene adscritas la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

Así mismo, de conformidad con el artículo 9.2 del Decreto del Presidente 6/2024, de 29 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía se adscribe a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

### 1.2 Estructura de la sección

La Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, bajo la superior dirección de su titular, se estructura para el ejercicio de sus competencias en los siguientes órganos directivos centrales:

- \* Viceconsejería.
- \* Secretaría General de Vivienda.
- \* Secretaría General Técnica.
- \* Dirección General de Infraestructuras Viarias.
- \* Dirección General de Movilidad y Transportes.
- \* Dirección General de Infraestructuras del Transporte.



- \* Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana.
- \* Dirección General de Vivienda y Regeneración Urbana.

La Consejería gestionará las competencias de los servicios periféricos que le corresponde a través de la organización territorial provincial que se determine.

Quedan adscritas a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda:

- \* La Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía (AVRA).
- \* La Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA).
- \* La Agencia Pública de Puertos de Andalucía (APPA).
- \* El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería.
- \* El Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz.
- \* El Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar.
- \* El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.
- \* El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada.
- \* El Consorcio de Transporte Metropolitano de la Costa de Huelva.
- \* El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén.
- \* El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.
- \* El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla.
- \* El Consorcio Palacio de Exposiciones y Congresos de Granada.

Asimismo, dependen de ella los laboratorios de ensayos de control de calidad de la construcción y obra pública; el Parque del Alamillo y el Parque Metropolitano Marisma de Los Toruños y Pinar de la Algaida; Cetursa Sierra Nevada, S.A., Red Logística de Andalucía, S.A. y Apartahotel Trevenque, S.A.

Igualmente quedan adscritos a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, entre otros, los siguientes órganos colegiados:

- \* El Observatorio de la Vivienda de Andalucía.
- \* Las Comisiones Provinciales de Vivienda.
- \* La Comisión de Carreteras de Andalucía.
- \* El Observatorio Andaluz de la Movilidad Sostenible y la Logística.
- \* El Consejo de Transportes de Andalucía.
- \* Los Consejos Provinciales de Transportes.

## 2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

La Secretaría General de Vivienda tiene entre sus competencias la dirección, coordinación, y control así como la planificación, análisis, inspección y seguimiento de las políticas de vivienda, rehabilitación y arquitectura; mientras que la Dirección General de Vivienda y Regeneración Urbana desarrolla y ejecuta dichas políticas, con los objetivos fundamentales de ambos centros directivos de garantizar el acceso a una vivienda digna y mantener las condiciones de calidad y habitabilidad de esta.

El propósito es continuar con políticas que reduzcan los obstáculos para el acceso a la vivienda, tanto en venta como en alquiler, poniendo especial énfasis en el incremento de la oferta de vivienda en alquiler asequible impulsada desde las Administraciones Públicas.

Para ello contamos con diversas herramientas de planificación: la primera de ellas es el Plan Vive en Andalucía, de vivienda, rehabilitación y regeneración urbana de Andalucía 2020-2030, aprobado mediante Decreto 91/2020, de 30 de junio (en adelante Plan Vive en Andalucía 2020-2030), con el despliegue de programas para la promoción de viviendas en alquiler asequible, programas de ayuda al acceso a una vivienda en alquiler y, especialmente, ayudas para las personas vulnerables, víctimas de violencia de género y personas sin hogar, y



programas para la rehabilitación residencial y urbana que mejoran la calidad de vida de los ciudadanos, garantizando las condiciones de habitabilidad de las viviendas, y mejorando la accesibilidad de las mismas, siendo todos estos programas prioridades de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, además de desarrollar en nuestro territorio los programas que prevean los planes estatales de vivienda. En concreto, en este último marco, y con financiación estatal, los contemplados en el Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025 (en lo sucesivo PEA V 2022-2025).

Al Plan Vive en Andalucía 2020-2030 se suma el denominado en Andalucía Plan Ecovivienda, que responde a la aplicación de los Fondos Next Generation EU transferidos a Andalucía, con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, en materia de vivienda, en el marco del Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre, por el que se regulan los programas de ayuda en materia de rehabilitación residencial y vivienda social del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Todo ello para la reactivación económica tras la pandemia Covid-19 con una doble finalidad: por una parte, la rehabilitación residencial y urbana desde el punto de vista energético con un requisito fundamental: el ahorro de al menos el 30% del consumo de energía primaria no renovable, y por otra, la promoción de nueva vivienda en alquiler asequible en edificios energéticamente eficientes.

Ambos objetivos se alinean con la política de vivienda puesta en marcha por la Consejería de Fomento Articulación del Territorio y Vivienda: por un lado, la recuperación de la promoción de nueva vivienda en alquiler asequible, y por otro, la puesta en marcha por primera vez de áreas de regeneración urbana y residencial de titulares privados que requieren el apoyo de la administración.

La confluencia de ambos planes y de los programas complementarios revertirá en la mejora de la situación de la vivienda en Andalucía, meta que se persigue también con la puesta en marcha de una nueva Ley de Vivienda en Andalucía, en la que se está trabajando actualmente en la Consejería, para dar certidumbre y seguridad jurídica al sector y proteger a las personas en sus derechos fundamentales.

Dado que la vigencia del Plan Vive en Andalucía 2020-2030 abarca un periodo de diez años, para 2025 su objetivo fundamental continúa siendo favorecer el disfrute del derecho a una vivienda digna de la población andaluza a través de la implantación de los programas que satisfagan las demandas actuales, y desarrollar en nuestra Comunidad Autónoma los programas regulados tanto en el Real Decreto 42/2022, de 18 de enero, como en el Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre.

Igualmente, a lo largo de 2025 se planificará el segundo quinquenio del Plan Vive en Andalucía 2020-2030, correspondiente a los años 2026 a 2030.

En coherencia con lo expresado en relación con la vigencia del Plan Vive en Andalucía 2020-2030, puede afirmarse también que sus principales ejes de actuación siguen siendo los siguientes:

- \* Facilitar el acceso de los ciudadanos a una vivienda digna y adecuada.
- \* Fomentar el acceso de los ciudadanos a la vivienda a un precio asequible.
- \* Avanzar en los objetivos de la Agenda Urbana de Andalucía.
- \* Lograr ciudades más humanas.
- \* Intervenir en la ciudad entendiéndola como espacio global.
- \* Actuar sobre los edificios de interés arquitectónico.
- \* Fomentar la coordinación y cooperación de las actuaciones de los poderes públicos y los agentes sociales y económicos implicados.
- \* Mejorar de forma permanente en el conocimiento de la realidad en relación con el acceso a la vivienda.

Por su parte, el Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025 contempla, entre otros, los siguientes programas:

- \* Programa de ayuda al alquiler de vivienda.
- \* Programa de ayuda a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables.
- \* Programa de fomento de viviendas para personas mayores y personas con discapacidad.



- \* Programa de fomento del parque privado de vivienda en alquiler asequible.
- \* Programa de fomento de alojamientos temporales, de modelos cohousing, de viviendas intergeneracionales y modalidades similares.
- \* Programa de mejora de la accesibilidad en y a las viviendas.
- \* Programa de ayuda a la erradicación de zonas degradadas, del chabolismo y la infravivienda.

Con fecha 9 de agosto de 2022 se firmó el Convenio entre el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana y la Junta de Andalucía, que permite desarrollar en nuestra Comunidad Autónoma los programas del PEAV 2022-2025 que son objeto del mismo.

Dentro de las iniciativas en materia de acceso a la vivienda, cabe destacar el Bono Alquiler Joven, que prevé una segunda convocatoria en 2024, pendiente de recibir fondos estatales, y que se resolverá en 2025. Y el Programa Garantía Vivienda Joven, que si bien no tiene reflejo en el Programa Presupuestario 4.3.A., ya que la disponibilidad financiera con la que cuenta se encuentra en el Fondo Público Andaluz para la Financiación Empresarial y el Desarrollo Económico (FEYDE), destaca porque fomenta el acceso a la financiación hipotecaria a los jóvenes menores o con edad igual a 35 años, que tengan capacidad de afrontar el pago de un préstamo que podrá ser de hasta el 95% del precio de la vivienda, garantizando la Junta de Andalucía la parte que exceda del 80%, suavizando así la brecha existente en el acceso a la financiación hipotecaria, dado que muchos jóvenes pueden asumir el pago de cuotas, pero difícilmente reúnen la cuantía inicial para el pago de la entrada que se exige de forma habitual y que alcanza hasta el 20% del precio de la vivienda. Con 1.212 resoluciones favorables a fecha de este informe, se trabaja en la prórroga de los convenios suscritos con las entidades financieras a tal efecto.

Por su parte, en el Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre, por el que se regulan los programas de ayuda en materia de rehabilitación residencial y vivienda social del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, se aprueban los siguientes programas:

- \* Programa 1, de ayuda a las actuaciones de rehabilitación a nivel de barrio.
- \* Programa 2, de apoyo a las oficinas de rehabilitación.
- \* Programa 3, de ayuda a las actuaciones de rehabilitación a nivel de edificio.
- \* Programa 4, de ayuda a las actuaciones de mejora de la eficiencia energética en viviendas.
- \* Programa 5, de ayuda a la elaboración del libro del edificio existente para la rehabilitación y la redacción de proyectos de rehabilitación.
- \* Programa 6, de ayuda a la construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes.

La Junta de Andalucía, a través de la Secretaría General de Vivienda y de la Dirección General de Vivienda y Regeneración Urbana de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, desarrollará a lo largo del año 2025 los citados programas.

Respecto del programa 43B, en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana:

La Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana tiene entre sus competencias las concernientes a ordenación del territorio y del litoral, urbanismo e inspección territorial y urbanística. El marco normativo en el que se desarrollan estas competencias se ha actualizado en los últimos años de manera integral con la aprobación de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA) y su reglamento general, aprobado por Decreto 550/2022, de 29 de noviembre. La actuación de la administración autonómica se centra fundamentalmente en los intereses supralocales, para los que ostenta la competencia exclusiva, que se complementa con las tareas de impulso de los instrumentos de ordenación urbanística, de competencia municipal.

En cuanto a los instrumentos principales de planificación, se cuenta con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), vigente desde finales del año 2006. Este plan es un instrumento de planificación y ordenación integral que establece los elementos básicos para la organización y estructura del territorio andaluz. Además, es el marco de referencia territorial para los planes de ámbito subregional y para las actuaciones con incidencia en la ordenación del territorio, así como para la acción pública en general.



Tras la finalización del nuevo marco normativo, se ha iniciado el proceso de revisión del POTA, identificada como actuación prioritaria en la exposición de motivos de la LISTA. Con esta revisión se pretende adaptar este plan al marco establecido por dicha ley y su reglamento general, así como a los nuevos retos y necesidades en el desarrollo y la articulación del territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Desde la entrada en vigor del Plan hace dieciocho años se han producido cambios sustanciales en la dinámica socioeconómica y territorial tanto en Andalucía como en su entorno general, así como los producidos en el marco jurídico e institucional y en las estrategias o planificación a nivel internacional, nacional y autonómica que justifican la necesidad de revisión del Plan.

En el siguiente nivel de planificación en materia de ordenación del territorio se encuentra la de ámbito subregional. Estos planes desarrollan y aplican las determinaciones y orientaciones del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía en sus ámbitos, concretando las propuestas de organización, articulación y gestión territorial, directamente derivadas de las características y problemáticas socioterritoriales particulares de sus respectivos ámbitos. En la actualidad, se encuentran aprobados 17 planes subregionales que abarcan un 65,2% de su población. Además, se encuentran en tramitación los planes de los ámbitos Costa del Sol Occidental, Serranía de Ronda y Sierra de Cádiz, así como la revisión del Plan del Poniente Almeriense.

Asimismo, hay que destacar por su relevancia la Agenda Urbana de Andalucía 2030. Ésta se configura como un instrumento estratégico que establece las bases y directrices generales en relación con la intervención en áreas urbanas, sustentadas en el Modelo de Desarrollo Urbano Sostenible e Integrado. Con su aprobación, Andalucía se ha incorporado a un movimiento internacional liderado por Naciones Unidas y la Unión Europea, de manera que la Agenda Urbana de Andalucía supone la propuesta concreta en su territorio de los principios y objetivos inspiradores de la Nueva Agenda Urbana y de la Agenda Urbana Europea, respectivamente.

En materia de disciplina territorial y urbanística, la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana ostenta competencia directa para el restablecimiento de la legalidad y la imposición de sanciones sobre aquellas actuaciones cuya incidencia trasciende del ámbito municipal y por tanto comportan infracción de la ordenación territorial. Como novedad, el ejercicio de dicha competencia durante el cuatrienio 2023-2026 se ejercerá teniendo en cuenta las líneas prioritarias de intervención fijadas en el nuevo Plan General de Inspección Territorial y Urbanística, aprobado por Orden de la Consejera de Fomento, Articulación del Territorio y Urbanismo de 31 de agosto de 2023 (BOJA de 6 de septiembre de 2023).

En cuanto al programa presupuestario 51A, en materia de Infraestructuras Viarias:

La planificación de actuaciones en materia de infraestructuras viarias queda enmarcada en el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad (PITMA 2030), aprobado por Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, encuadrándose fundamentalmente en su línea estratégica 5 'Infraestructuras Sostenibles e Intermodales'. Esta Línea Estratégica se centra en el desarrollo de las infraestructuras que son soporte de la movilidad tanto por ferrocarril como por carretera, destacando que las carreteras, siguen siendo hoy en día el principal soporte de la movilidad en Andalucía, tanto de personas como de mercancías.

Estas infraestructuras deben ser sostenibles (en su triple dimensión, económica, social y ambiental), ligadas claramente con las particularidades de la demanda que pretenden atender, y de carácter multimodal, siempre que sea posible. El diseño y las condiciones de ejecución deben estar además alineadas con los criterios de la economía circular y con la lucha contra el cambio climático. Algunos programas específicos atienden a la reforestación del dominio público, a medidas de eficiencia energética, reducción de impactos por ruido, o eliminación de puntos negros de atropello de fauna silvestre.

La planificación de carreteras en esta línea estratégica, atiende a diferentes necesidades por ámbitos, la movilidad regional en las vías de gran capacidad, las aglomeraciones urbanas, y las áreas rurales y litorales, con soluciones adaptadas.

En cuanto al programa presupuestario 51B, en materia de Infraestructuras y Movilidad:



Por Acuerdo de Consejo de Gobierno de 2 de noviembre de 2022, se aprobó el Plan en materia de Infraestructuras del Transporte y Movilidad en Andalucía 2030, que da un gran impulso a las infraestructuras de transportes. La nueva planificación apuesta por la movilidad sostenible siendo el transporte público colectivo uno de sus pilares y acometiendo así medidas expresamente encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica. Se pretende realizar un profundo cambio en la política de infraestructuras de transportes y la movilidad.

Dicho Plan se ha redactado en base a un diagnóstico eficaz, que ha permitido detectar las deficiencias del sistema de transportes en Andalucía y las posibles oportunidades de mejora, estableciéndose de este modo las nuevas líneas de actuación necesarias en el próximo periodo. El documento parte del criterio de que la función esencial del transporte es garantizar la accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, independientemente del lugar donde vivan, la capacidad adquisitiva que se tenga, la edad o el género y sin generar más movilidad que la estrictamente necesaria. El objetivo final es garantizar la continua mejora de la articulación territorial y la sostenibilidad del transporte y movilidad en Andalucía, consecuencia de un programa inversor prolongado y constante en el tiempo, del cual el PITMA 2021-2030 constituye la etapa actual.

En base a dicha planificación, se están desarrollando las líneas estratégicas de infraestructuras de apoyo al transporte por carretera, de sistemas ferroviarios urbanos y metropolitanos y de accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano, mediante el estudio y la construcción de infraestructuras que posibilitan la consecución de objetivos como son los intercambiadores de transporte y las ampliaciones de las líneas de metros y tranvías.

También por Acuerdo de 12 de enero de 2021, del Consejo de Gobierno, se aprobó la formulación de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030 en cumplimiento de los objetivos del Pacto Verde Europeo. Esta estrategia tiene como finalidad definir un nuevo enfoque en las políticas de movilidad y en la planificación del transporte sostenible y resiliente frente a los retos del cambio climático, para conseguir que en Andalucía se alcancen los objetivos marcados por la Organización de las Naciones Unidas para el horizonte 2030, así como los definidos en el Pacto Verde Europeo.

Los objetivos generales de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible deberán estar enfocados a mejorar la movilidad de la ciudadanía y el transporte de mercancías basado en un conocimiento real de las necesidades, integrar la planificación de la movilidad con la planificación urbanística y territorial, establecer criterios de sostenibilidad en la planificación de infraestructuras, facilitar la conectividad entre modos de transportes, impulsar la incorporación de la digitalización y los avances tecnológicos e innovación en la gestión y acceso al transporte, garantizar las necesidades de movilidad en el ámbito rural, fomentar la colaboración público-privada en la prestación de los servicios de transporte, contribuir a la reorientación del modelo de gestión y financiación del sistema de transporte, fomentar la intermodalidad del sistema, reducir las externalidades asociadas al transporte, así como el fomento de la formación y sensibilización de la ciudadanía hacia las ventajas de la sostenibilidad del sistema de transporte.

Las decisiones tomadas a este nivel de planificación de la Estrategia son críticas y son las principales impulsoras para traducir la política en acciones concretas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte, lo que permite alcanzar el potencial completo de mitigación del cambio climático de un sistema de transporte. Dicha Estrategia tiene un plazo de ejecución de 18 meses y aunque su aprobación está prevista para el segundo semestre de 2025, los trabajos serán elaborados entre 2024 y 2025.

Está previsto iniciar la tramitación y elaboración de la Revisión del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla, el último de los nueve que se encuentra en fase de licitación. Este plan detallará las principales medidas contempladas en el Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021-2030 para su ámbito de actuación, así como aquellas que resulten de los análisis realizados. Dichas medidas permitirán, en su caso, ampliar los ámbitos del Consorcio de Transporte Metropolitano, basándose en un análisis funcional.

En definitiva, el Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad en Andalucía (PITMA) 2030, la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible 2030, el Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla y los estudios y desarrollo de infraestructuras que derivan de los planes de transporte metropolitano aprobados, se alinean con las políticas de infraestructuras de transporte, medioambientales y de mitigación y adaptación al



cambio climático del Estado, de la Unión Europea y a nivel mundial con los Objetivos de Desarrollo Sostenibles (ODDS).

Así mismo, en el ámbito de las fuentes financieras y recursos presupuestarios, el Marco Financiero Plurianual 2021-2027 de la Unión Europea, define la envolvente presupuestaria en la que se desarrollará la inversión en infraestructuras de transporte para los próximos años. En este sentido, el Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo, que regula disposiciones comunes de fondos europeos, establece, como una de las condiciones favorecedoras que es necesario cumplir para acceder a los fondos, el contar con una "Planificación exhaustiva del transporte al nivel apropiado" hasta el año 2030. Por tanto, ha resultado indispensable considerar para el nuevo Plan un ámbito temporal ampliado hasta 2030 que garantice la continuidad de las grandes inversiones.

### **3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN**

#### **OE.1 Optimizar la gestión y recursos para el ejercicio de las competencias de la Consejería y la atención a la ciudadanía**

Se pretende optimizar la gestión de las tareas y los recursos disponibles en la Consejería, mejorando la racionalización del gasto y procurando un uso más eficiente de los recursos a la hora de atender las necesidades de los centros directivos de la Consejería, de manera que dichos centros directivos puedan prestar servicio a la ciudadanía de manera eficaz.

#### **OE.2 Desarrollar la asistencia técnica en materia de igualdad e impulsar la perspectiva climática en las políticas de la Consejería**

Realizar la asistencia técnica a los órganos directivos de la Consejería en relación a la aplicación de las funciones de la Unidad de Igualdad de Género, así como el impulso de la aplicación transversal de la dimensión climática en las políticas de la Consejería.

#### **OE.3 Hacer efectivo el derecho a una vivienda digna**

La legislación internacional, europea, española y andaluza consagran el Derecho a la Vivienda como un derecho básico para las personas. Así, el artículo 25.1 de la Declaración Universal de Derechos Humanos establece que toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, entre otros, la vivienda.

En nuestro país, el artículo 47 de la Constitución Española señala que "todos los españoles tienen derecho a disfrutar de una vivienda digna y adecuada" y ordena a los poderes públicos promover las condiciones necesarias, así como establecer las normas pertinentes para hacer efectivo este derecho.

En lo referente a nuestra Comunidad Autónoma, el Estatuto de Autonomía para Andalucía dedica los artículos 25 y 37.1.22, respectivamente, al reconocimiento del derecho a una vivienda digna y adecuada, así como al uso racional del suelo.

Asimismo, configura la promoción del acceso a la vivienda protegida de los colectivos necesitados como uno de sus principios rectores, determinando la competencia exclusiva de nuestra Comunidad Autónoma en materia de vivienda, que incluye la planificación y el establecimiento de prioridades y objetivos de la actividad de fomento de las Administraciones Públicas de Andalucía en esta materia y la adopción de las medidas necesarias para su alcance.

Uno de los instrumentos utilizados por todas las Administraciones Públicas para hacer efectivo este derecho



fundamental a una vivienda digna y adecuada es la planificación sectorial en materia de vivienda y suelo. Nuestra Comunidad Autónoma cuenta ya con una consolidada tradición de planes de vivienda. El Decreto 91/2020, de 30 de junio, por el que se regula el Plan Vive en Andalucía, de Vivienda, Rehabilitación y Regeneración Urbana de Andalucía 2020-2030, de conformidad con la Ley 1/2010, de 8 de marzo, Reguladora del Derecho a la Vivienda en Andalucía (artículo 12), es el documento en el que se concretan las políticas de vivienda y rehabilitación actualmente en la Comunidad Autónoma, con los siguientes fines fundamentales:

- \* Facilitar el acceso a la vivienda en condiciones asequibles y evitar la exclusión social, impidiendo la pérdida de la vivienda por motivos económicos y fomentando el mercado de alquiler de viviendas, y arbitrando un sistema de ayudas públicas orientado a dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 1/2010, de 8 de marzo, reguladora del Derecho a la Vivienda en Andalucía.
- \* Incentivar la rehabilitación y la promoción de viviendas en régimen de alquiler, alquiler con opción a compra y compra como medio de fomento de la recuperación económica del sector para reactivar la creación y mantenimiento de empleo estable en el mismo.
- \* Facilitar el cambio hacia un modelo de ciudad sostenible y accesible, promoviendo actuaciones de rehabilitación de áreas determinadas, de regeneración del espacio público y de rehabilitación de inmuebles de destacado interés urbano, social y patrimonial.

#### **OE.4 Garantizar la ayuda a las mujeres víctimas de violencia de género**

Desde la Secretaría General de Vivienda y la Dirección General de Vivienda y Regeneración Urbana se continúan impulsando medidas relacionadas con este objetivo estratégico de igualdad. Para ello se incluyen en las convocatorias de ayudas al alquiler a personas vulnerables, como personas destinatarias de estas ayudas, a mujeres víctimas de violencia de género, y se preverá en estas convocatorias un porcentaje del presupuesto destinado a este colectivo de mujeres víctimas de violencia de género.

#### **OE.5 Conseguir un territorio ordenado y cohesionado**

Las políticas territoriales tienen entre sus fines favorecer la consolidación de un territorio equilibrado, cohesionado y sostenible, contribuyendo a la reducción de las desigualdades entre la población andaluza. Consolidar un sistema de ciudades funcional y territorialmente equilibrado es clave para la competitividad de Andalucía. Para ello, los municipios son también agentes principales que definen la ordenación y control de la utilización del suelo, incorporando en sus instrumentos y actuaciones los objetivos de sostenibilidad social, ambiental y económica.

En esta línea, se entiende prioritario el impulso de la planificación territorial y urbanística para la consecución de un desarrollo territorial y urbanístico sostenible e integrado que contribuya a la mejora de las condiciones de bienestar y calidad de vida de sus habitantes.

#### **OE.6 Mejorar la formación en materia de urbanismo, ordenación del territorio e igualdad**

La Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, LISTA, señala en su artículo 3 que uno de los fines de la ordenación territorial es “Favorecer la consolidación de un territorio equilibrado, cohesionado y sostenible, respetando la diversidad interna de la región y contribuyendo a la reducción de las desigualdades entre la población andaluza”. Asimismo, señala entre los fines de la ordenación urbanística “Integrar el principio de igualdad de género, teniendo en cuenta las diferencias entre mujeres y hombres en cuanto al acceso y uso de los espacios, infraestructuras y equipamientos urbanos, y garantizando una adecuada gestión para atender a las necesidades de mujeres y hombres en las actuaciones urbanísticas y de transformación urbanística”.

La LISTA señala también en su artículo 3.3 que la actividad de ordenación del territorio es una función pública que corresponde a la Comunidad Autónoma, y en su artículo 3.4. que la actividad urbanística es una función



pública que, desarrollada en el marco de la ordenación territorial, corresponde a los municipios.

Tras haber trabajado en los últimos años en la integración de la igualdad en los instrumentos de ordenación territorial, se considera necesario coadyuvar a su incorporación en los instrumentos de ordenación urbanística en todas las fases de elaboración de los planes.

#### **OE.7 Incrementar la sostenibilidad del sistema de infraestructuras viarias**

El PITMA 2030 establece una serie de objetivos estratégicos relacionados con las infraestructuras viarias: mejorar la investigación e innovación, introducir medidas dirigidas a la eficiencia energética, la mitigación y adaptación ante el cambio climático, mejora de la calidad del aire, conseguir una movilidad regional, urbana y metropolitana sostenibles.

Se entiende prioritario para el desarrollo de las políticas directamente relacionadas con las infraestructuras, mejorar la sostenibilidad del sistema de comunicaciones como un pilar básico del modelo territorial de Andalucía.

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 Andalucía FEDER 2021-2027.

#### **OE.8 Aumentar la sostenibilidad del sistema de transporte**

Se entiende prioritario para el desarrollo de las políticas de la movilidad, mejorar la sostenibilidad del sistema intermodal de transportes 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.

El Plan de Infraestructuras del Transporte y de Movilidad en Andalucía (PITMA) 2030 apuesta por la intermodalidad y la movilidad sostenible basada en el transporte público colectivo, los desplazamientos a pie y en bicicleta, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

Este nuevo Plan se ha redactado en base al diagnóstico elaborado de forma que, tomando como partida el análisis de lo realizado en el marco del PISTA 2020, permita detectar las deficiencias del sistema de transportes en Andalucía y las oportunidades de mejora, estableciendo los objetivos y estableciendo las nuevas líneas de actuación necesarias en el próximo periodo. El documento parte del criterio de que la función esencial del transporte es garantizar la accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, independientemente del lugar donde vivan, la capacidad adquisitiva que tengan, la edad o el género y sin generar más movilidad que la estrictamente necesaria.

#### **OE.9 Aumentar el uso del transporte público y la intermodalidad por parte de las mujeres**

Aumentar el uso del transporte público y de sus infraestructuras intermodales por parte de las mujeres, incrementando las medidas de seguridad a desarrollar en las instalaciones de acceso y de transporte público, adaptándose a los patrones y necesidades de viajes de las mujeres, especialmente en el caso de mujeres del ámbito rural y de mujeres residentes en barrios vulnerables social y económicamente, de forma que se garantice la equidad y su bienestar social.

## **4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO**



#### 4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Para el ejercicio 2025 los programas presupuestarios de la Consejería y de sus entes adscritos son los siguientes:

- \* 12S. Dirección y Servicios Generales.
- \* 43A. Vivienda, Rehabilitación y Suelo.
- \* 43B. Actuaciones en Materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.
- \* 51A. Infraestructuras Viarias.
- \* 51B. Movilidad e Infraestructuras del Transporte.

Respecto de la estructura económica, el gasto se divide por capítulos presupuestarios, y se imputa según su naturaleza, mediante una clasificación económica de gastos, conforme a la definida en la Orden de 7 de julio de 2020, por la que se establecen los códigos y las definiciones de las clasificaciones económicas de los estados de ingresos y gastos del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía:

Capítulo I. Recoge los gastos relacionados con el personal de los Servicios Centrales y de las Delegaciones Territoriales de la Consejería, como las retribuciones, o las cotizaciones a la Seguridad Social y a las entidades gestoras del sistema de previsión social.

Capítulo II. Contempla todos los gastos considerados corrientes, como los de estructura de las sedes, de mantenimiento, y de suministros. También gastos diversos, como información, divulgación y publicidad, jurídicos y contenciosos, la contratación de estudios y trabajos técnicos, las indemnizaciones por razón del servicio y otros, así como los gastos directos de carreteras.

Capítulo III. Este capítulo incluye los gastos financieros, como los intereses de demora.

Capítulo IV. Dedicado a las transferencias corrientes, destinados a la financiación de operaciones corrientes o subvenciones, así como gastos corrientes en los que se incurra para la adquisición de bienes, derechos o servicios con la finalidad exclusiva de ser entregados a terceros en calidad de ayudas, como las ayudas al alquiler de viviendas, las ayudas a colectivos vulnerables, etc.

Capítulo VI. Recoge el gasto en inversiones reales, con la finalidad de la creación, construcción, adquisición, conservación o reparación de bienes tangibles, ya sean muebles, inmuebles o terrenos, así como bienes intangibles y derechos. El gasto se destina principalmente a la conservación de carreteras, al transporte en áreas metropolitanas y urbanas, actuaciones de interés arquitectónico, a los programas de regeneración de espacios públicos, a seguridad y calidad del transporte, a la rehabilitación y mejora de la ciudad existente, a estudios y proyectos de carreteras, a inversiones en los parques metropolitanos, y a la planificación territorial.

Capítulo VII. Destinado a los gastos ocasionados por operaciones de capital y financieras. Principalmente a rehabilitación y mejora de la ciudad existente, ayudas para vivienda protegida, infraestructura ferroviaria, actuaciones de interés arquitectónico, actuaciones en materia de urbanismo, de transporte y de carreteras, y el programa de espacios públicos.

Capítulo IX. Pasivos financieros destinados a la devolución de las fianzas de arrendamientos y suministros reguladas en la Ley 8/1997, de 23 de diciembre, gestionadas por la Agencia de Vivienda y Rehabilitación de Andalucía.



Capítulos	2025	%
1 GASTOS DE PERSONAL	107.242.172	9,6
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	21.773.302	1,9
3 GASTOS FINANCIEROS	2.002.572	0,2
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	35.237.959	3,1
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
<b>Operaciones Corrientes</b>	<b>166.256.005</b>	<b>14,8</b>
6 INVERSIONES REALES	519.384.769	46,4
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	384.733.503	34,3
<b>Operaciones de Capital</b>	<b>904.118.272</b>	<b>80,7</b>
<b>OPERACIONES NO FINANCIERAS</b>	<b>1.070.374.277</b>	<b>95,5</b>
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS	50.000.000	4,5
<b>OPERACIONES FINANCIERAS</b>	<b>50.000.000</b>	<b>4,5</b>
<b>TOTAL</b>	<b>1.120.374.277</b>	<b>100,0</b>

#### 4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

En materia de vivienda, rehabilitación y suelo:

En el Presupuesto 2025 las actuaciones en materia de vivienda, rehabilitación y arquitectura que mayor dotación contemplan son las relativas al Programa de Fomento del Parque de Viviendas en Alquiler, a los Programas de Rehabilitación Residencial, a los Programas de ayuda al alquiler de vivienda a personas especialmente vulnerables, a los Programas del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) y a las actuaciones en materia de regeneración del espacio público y de rehabilitación de inmuebles de destacado interés urbano, social y patrimonial.

- \* Sigue ocupando un lugar importante el Programa de Fomento del Parque de Viviendas en Alquiler. Se trata de un programa contemplado tanto en el anterior Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, como en el nuevo Plan Estatal para el acceso a la vivienda, y cuya ejecución se distribuye en hasta cuatro anualidades. En aplicación de los programas correspondientes del PEAV 2022-2025, en 2023 se aprobaron las bases que regulan su adaptación al Plan Vive en Andalucía 2020-2030 mediante la Orden de 4 de mayo de 2023, por la que se regula la adscripción de actuaciones al Programa de Fomento del Parque de Viviendas Protegidas en Alquiler en Andalucía y se aprueban las bases reguladoras de la concesión de subvenciones a las mismas. Se podrán adscribir a este programa dos líneas de actuación: la Línea 1, de fomento de viviendas protegidas en alquiler o de cesión de uso para personas mayores y personas con discapacidad, que supone la promoción de alojamientos o viviendas con instalaciones, servicios y zonas de interrelación y la Línea 2, de fomento de viviendas protegidas en alquiler o de cesión de uso y otras soluciones residenciales de alojamientos temporales, de modelo cohousing, de viviendas intergeneracionales y otras modalidades similares. Mediante Orden de 19 de junio de 2024 se ha efectuado la convocatoria, para el ejercicio 2024, de las subvenciones de las actuaciones que se encuentren adscritas al programa de fomento del parque de viviendas en alquiler o de cesión de uso en Andalucía, de forma que se adscribirán a la misma aproximadamente unas 1.000 viviendas. Se espera publicar una segunda convocatoria en 2025, con objeto de mantener en dicho ejercicio el ritmo iniciado y sostenido de promover en torno a 1.000 viviendas nuevas cada año.
- \* Mención especial merecen las actuaciones acogidas al Programa 6 de ayuda a la construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes, que se destinen a ese arrendamiento social o a precio asequible, al menos, durante cincuenta años. Incluido en el Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre, su financiación procede del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) del Fondo de Recuperación Next Generation EU. Se prevé en 2025 continuar con la importante ejecución de estos fondos en pagos a promotores públicos, a corporaciones locales y a promotores privados encargados de las promociones, bien de



forma directa, bien en colaboración público-privada. Conllevará la promoción de tres mil viviendas nuevas, aproximadamente.

- \* Y ocupan un lugar destacable los Programas de ayuda al alquiler de vivienda a personas especialmente vulnerables. Por una parte, se mantiene en 2025 el Programa de ayudas a entidades del Tercer Sector, dirigido a las entidades del mismo que destinen las viviendas o cualquier alojamiento o dotación residencial a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables. Y se conserva en esa misma anualidad el Programa de ayudas al pago del alquiler de la vivienda habitual a personas especialmente vulnerables, para facilitar una solución habitacional, a través de la financiación del alquiler, a las personas especialmente vulnerables como consecuencia de ser víctimas de violencia de género, víctimas de trata con fines de explotación sexual, víctimas de violencia sexual, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar o con otras circunstancias de especial vulnerabilidad.
- \* Dentro de las iniciativas en materia de acceso a la vivienda, cabe destacar el Bono Alquiler Joven, y se prevé una segunda convocatoria en 2024, pendiente de recibir fondos estatales, y que se resolvería en 2025.

En materia de rehabilitación residencial y urbana:

- \* Continúan las inversiones en rehabilitación de edificios residenciales y viviendas y se refuerzan la accesibilidad y la eficiencia energética de los mismos:
  - Destacan por su especial relevancia las once áreas de regeneración y renovación urbana (ARUA) puestas en marcha para toda Andalucía, dirigidas a las comunidades de propietarios de viviendas de áreas desfavorecidas, previamente delimitadas en 2021 por los ayuntamientos de Almería ("Pescadería-Avenida del Mar"), El Ejido ("Ejido Centro"), Chiclana de la Frontera ("El Pilar"), Jerez de la Frontera ("La Constancia II"), Córdoba ("Santuario"), Granada ("Santa Adela. Fases 2 y 3 de la UE-3"), Málaga ("Carranque. Fase 1"), Benalmádena ("Arroyo de la Miel"), Marbella ("Las Albarizas") y Sevilla ("Nazaret-Pajaritos Público"). Todo ello, con objeto de cubrir las obligaciones derivadas del comienzo de las obras en las viviendas individuales y en los edificios residenciales beneficiarios de las convocatorias de subvenciones publicadas. Asimismo, se terminarán las actuaciones de rehabilitación residencial que queden pendientes en determinados ámbitos.
  - También hay que destacar por su importancia en 2025 el Programa de mejora de la accesibilidad en y a las viviendas incluido en el vigente Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025 y en el Plan Vive, cuyas bases reguladoras para su adaptación al Plan Vive en Andalucía 2020-20230 se aprobaron en agosto de 2023. Los créditos de 2025 se destinarán a atender la tramitación de los expedientes de la convocatoria publicada a finales de 2023 y de los expedientes que se generen con motivo de la convocatoria de octubre de 2024.
  - Mención aparte merecen las actuaciones acogidas a los Programas 3, 4 y 5 de ayuda a la rehabilitación residencial incluidos en el Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre, cuya financiación procede del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) del Fondo de Recuperación Next Generation EU. Durante 2025 se continuarán financiando estas actuaciones, para cuyo desarrollo se publicó la Orden de 9 de junio de 2022, por la que se aprobaron las bases reguladoras para la concesión de subvenciones, en régimen de concurrencia no competitiva, para la rehabilitación a nivel de edificio, la mejora de la eficiencia energética en viviendas, la elaboración del libro del edificio existente para la rehabilitación y la redacción de proyectos de rehabilitación, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, en la Comunidad Autónoma de Andalucía, y la Orden de 26 de septiembre de 2022, mediante la cual se convocaron estas ayudas. Se espera resolver la mayor parte de las solicitudes recibidas e iniciar las obras correspondientes.
  - A lo largo de 2025 se aprobarán unas bases reguladoras para la erradicación de zonas degradadas, del chabolismo y la infravivienda.



- \* Asimismo, en 2025 se sigue dando continuidad a las iniciativas de rehabilitación integral de áreas específicas: se trata de ámbitos urbanos sujetos a procesos de degradación y graves problemas habitacionales, teniendo en cuenta que el nuevo enfoque en la regeneración de la ciudad se orienta a la intervención en las barriadas, no solo de titularidad pública, como se ha venido haciendo sobre el parque de la Comunidad Autónoma, sino sobre viviendas privadas.
  - Por una parte, mediante las actuaciones de mejora del medio urbano que están llevando a cabo los ayuntamientos que, en la convocatoria de áreas de regeneración y renovación urbana (ARUA) 2020, solicitaron llevar a cabo este tipo de actuaciones: Almería ("Pescadería-Avenida del Mar"), Chiclana de la Frontera ("El Pilar"), Granada ("Santa Adela. Fases 2 y 3 de la UE-3"), Benalmádena ("Arroyo de la Miel"), Marbella ("Las Albarizas") y Sevilla ("Nazaret-Pajaritos Público").
  - Por otra parte, mediante las actuaciones de rehabilitación y mejora de la eficiencia energética en barrios, edificios y viviendas acogidas al Programa 1 de rehabilitación de barrios, del Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR). En 2024 se pusieron en marcha veintitrés Entornos de Rehabilitación Residencial Programada (ERRP), previamente delimitados por los respectivos ayuntamientos: Roquetas de Mar, Jerez de la Frontera, Córdoba, Granada, Isla Cristina, Jaén, Jamilena, Málaga, Sevilla, San Juan de Aznalfarache, Almería, Cádiz, San Roque, Algeciras, Morón de la Frontera y Utrera. Engloban a un total de 4.993 viviendas.

En materia de arquitectura:

- \* Se mantienen las iniciativas de regeneración del espacio público y de rehabilitación de inmuebles de destacado interés urbano, social y patrimonial.
  - Por un lado, durante 2025 se continuará con el desarrollo de actuaciones ya iniciadas de regeneración de espacios públicos, para la regeneración de la ciudad consolidada, finalizando algunos proyectos y procediendo a la ejecución de las obras. Además, culminarán aquellas actuaciones incluidas en el Programa Regional de Espacios Públicos (Anexo VI Plan Vive en Andalucía 2020-2030) que aún no han sido concluidas.
  - En materia de rehabilitación de edificios públicos de interés arquitectónico, se pretende continuar con el desarrollo del Programa de Rehabilitación del Patrimonio de Interés Arquitectónico, para concluir las medidas ya programadas de rehabilitación de casas consistoriales y sedes de ayuntamientos, y proseguir con las actuaciones en los Ayuntamientos de Écija, Monachil y Churriana de la Vega. En esta línea de acción, se estima que se encontrará en fase de redacción el proyecto de rehabilitación del Convento de Santa María de los Reyes.

En materia de ordenación del territorio y urbanismo:

Las partidas que mayor dotación contemplan son, en materia de ordenación del territorio, las siguientes:

- \* La concesión de una subvención para la adecuación y apertura del frente marítimo de la ciudad de Almería.
- \* Los créditos para el mantenimiento y gestión de los Parques Metropolitanos de El Alamillo (Sevilla) y el de Marismas de Los Toruños y Pinar de La Algaida (Cádiz), que incluyen trabajos de seguridad, vigilancia, limpieza, jardinería, organización de actividades y otros gastos corrientes.
- \* La destinada a los trabajos técnicos de la revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. Tras los trabajos de elaboración del borrador del plan y del documento inicial estratégico, se plantea para 2025 el objetivo de redactar la versión preliminar del plan que será objeto de información pública.
- \* Las destinadas a efectuar demoliciones en ejecución de resoluciones finalizadoras de procedimientos de restablecimiento de la legalidad territorial y urbanística.



En materia de infraestructuras del transporte y movilidad:

Respecto al gasto de capital, en el capítulo VI se incluyen las obras y proyectos previstos en infraestructuras del transporte y de apoyo al transporte, destacando las inversiones en sistemas de transporte metropolitano, como es el caso de la Línea 3 de Metro de Sevilla, el Tranvía de Alcalá y la conexión ferroviaria Vadollano-Linares.

En cuanto a las actuaciones vinculadas a la mejora de los servicios de transporte público, se continuará completando y mejorando la red de infraestructuras de apoyo al transporte en autobús, fundamentalmente intercambiadores, aportando mayor eficiencia, flexibilidad y calidad. Se iniciará la construcción de corredores de transporte público colectivo, las denominadas plataformas reservadas, que posibilitan reordenar el tráfico y dar prioridad a los vehículos de transporte público.

Se continuará con el desarrollo de carriles de carácter ciclopeatonal con los que se persigue el incremento tanto de la movilidad activa así como la intermodalidad entre los diferentes medios de transporte.

Actuaciones para la planificación estratégica, la redacción estudios, proyectos y la posterior ejecución de infraestructuras para la mejora de la movilidad de personas y mercancías. Con el objeto de potenciar el uso del transporte público y fomentar el uso de medios de transporte no contaminantes, contribuyendo a la mejora medioambiental y de la salud de las personas.

Actuaciones en materia de modernización y digitalización del sistema de transporte. Con el desarrollo del Centro de Control y Gestión del Transporte Público como protagonista se pretende mejorar la eficiencia del sistema y fomentar el uso del transporte público. Además, se llevará a cabo la instalación de sistemas de información a la ciudadanía en Estaciones, Paradas e Intercambiadores, así como la implementación de distintos sistemas de pago con terminales móviles en el transporte público.

Se continuará con el desarrollo e implementación de los programas Andalucía Rural Conectada y de Transporte Estival, que incluyen rutas de transporte público para conectar el ámbito rural de Andalucía por un lado y los municipios de interior con la costa y playas fluviales.

En materia de sensibilización sobre movilidad se realizarán distintas campañas de formación y sensibilización a la ciudadanía, entre ellas distintas acciones dentro de la Semana Europea de la Movilidad o la VIII Edición del Concurso Escolar Ponte en Marcha, para concienciar a la comunidad educativa de los beneficios de la movilidad sostenible.

## 5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

En materia de vivienda, rehabilitación y suelo:

Para hacer efectivo el derecho de acceso a una vivienda digna y adecuada de los andaluces, a través de los programas del Plan Vive en Andalucía 2020-2030, se desarrolla el marco normativo estatal recogido tanto en los programas del PEAV 2022-2025, como en los programas del Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre.

Contemplando dicho enfoque, las principales novedades respecto al programa presupuestario 43A se concretan en las siguientes actuaciones que se van a poner en marcha:

- \* La prórroga del Programa Garantía Vivienda Joven, que permitirá continuar aumentando el acceso a la financiación hipotecaria a los jóvenes menores hasta 35 años incluidos, que tengan capacidad de afrontar el pago de un préstamo que podrá ser de hasta el 95% del precio de la vivienda, garantizando la Junta de Andalucía la parte que exceda del 80%.
- \* La convocatoria del Programa de Fomento del Parque de Vivienda en Alquiler, en el marco del Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025, que contempla la posibilidad de adscribir, tanto actuaciones de



promoción de viviendas o alojamientos para personas mayores y con discapacidad, con instalaciones, servicios y zonas de interrelación, como actuaciones de fomento de viviendas protegidas en alquiler o cesión de uso de modelo de cohousing o de viviendas intergeneracionales.

- \* Las nuevas convocatorias de las ayudas al alquiler de vivienda a personas especialmente vulnerables, tanto las destinadas al pago del alquiler de la vivienda habitual de las mismas, para facilitar una solución habitacional, a través de la financiación del alquiler, como las destinadas a entidades del Tercer Sector que destinen las viviendas o cualquier alojamiento o dotación residencial a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables.
- \* Desarrollar y llevar a término las actuaciones acogidas a los programas de ayuda en materia de rehabilitación residencial y vivienda social del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, aprobado mediante Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre, en particular, las actuaciones de rehabilitación y mejora de la eficiencia energética en barrios, edificios y viviendas acogidas al Programa 1, y las actuaciones acogidas al Programa 6, de ayuda a la construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes, que se destinen a ese arrendamiento social o a precio asequible, al menos, durante cincuenta años.
- \* En las líneas de ayudas de rehabilitación de edificios y de viviendas, la puesta en marcha de una convocatoria de subvenciones con cargo al programa de mejora de la accesibilidad en y a las viviendas, incluido en el vigente Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025 y en el marco del Plan Vive en Andalucía 2020-2030.
- \* Aprobar unas bases reguladoras para la erradicación de zonas degradadas, del chabolismo y la infravivienda.
- \* En materia de rehabilitación de edificios públicos de interés arquitectónico, desarrollar un nuevo programa, definiendo para ello las bases reguladoras y la convocatoria de ayudas.

En materia de ordenación del territorio y urbanismo, las novedades más destacables en cuanto a las previsiones para 2025 son las siguientes:

- \* El desarrollo de la plataforma tecnológica que dé respuesta a las necesidades del nuevo Sistema de Información Territorial y Urbanística de Andalucía (SITUA), tal y como se define en el art. 11 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), y a la tramitación telemática de los expedientes de disciplina en materia de ordenación del territorio y urbanismo que venga a sustituir al actual TESEO. En ambos casos, las aplicaciones actuales cuentan con funcionalidades limitadas y adolecen de una obsolescencia tecnológica que viene generando problemas de seguridad, compatibilidad e interoperabilidad.
- \* El desarrollo de las actuaciones en materia de ordenación del territorio financiadas con fondos FEADER 2023-2027.

En materia de infraestructuras viarias destaca el comienzo de actuaciones financiadas con cargo al Programa Andalucía FEDER 2021-2027, en el que seguirá destacándose las inversiones en materia de mejora de seguridad vial y el empleo de pavimentos sostenibles en las autovías de la Red Transeuropea de Transporte. Igualmente se iniciará la tramitación de nuevas vías ciclistas y carriles reservados (Bus-VAO) con fondos europeos.

Las actuaciones que se financien tendrán en cuenta los Tramos de Concentración de Accidentes, tramos que presentan una accidentalidad superior a la media y tramos con un riesgo potencial para la seguridad vial:

- \* Mejora de seguridad vial y reordenación de accesos de la A-348 (PK 120+840 - 122+140) Alhama de Almería.
- \* Conversión a glorieta de intersección en P.K. 1+100 de la carretera A-358 y reordenación de accesos mediante vías de servicio (Berja).
- \* Mejora puntual de trazado en la carretera A-325 entre la A-92 y Fonelas (Granada).
- \* Mejora de seguridad vial en la A-315 (PK 0+000 - PK 8+348), Torreperogil.



- \* Mejora de seguridad vial en la A-367 (Reordenación de accesos PK 36+200 - PK 36+820), Ronda.
- \* Mejora de seguridad vial y reordenación de accesos a La Rambla (A-3133).
- \* Mejora de seguridad vial en la A-3177, Intersección de acceso a Añora (PK 4+770), Córdoba.
- \* Mejora de seguridad vial en la A-378 (Osuna - Martín de la Jara) en su primera fase.
- \* Mejora de seguridad vial en la A-405 (PK 32+500 – 38+500), Jimena de la Frontera y Castellar de la Frontera.
- \* Mejora de seguridad vial en la A-2003 mediante iluminación de la vía ciclopeatonal (PK 2 – PK 4), Cádiz.
- \* Mejora de seguridad vial de la A-383 Polígono El Zabal (La línea de la Concepción).
- \* Mejora de seguridad vial mediante nueva glorieta en la A-499 (PK 8+250), acceso a Villablanca.
- \* Mejora de seguridad vial en la A-472 (PK 22), intersección con la HU-6109 y acceso a Manzanilla (Huelva).

Además, conforme se vayan culminando los proyectos y su tramitación ambiental, se licitarán las obras de:

- \* Mejora de la Funcionalidad y Seguridad Vial de la A-457 (Carmona - Lora del Río),
- \* Glorieta en la A-370 (PK 9+750 - PK 10+050) (Garrucha)
- \* Remodelación de la intersección de acceso al Polígono La Marcoba en la A-4100 (Guadix).

Durante 2025, se iniciará la ejecución de la ampliación de capacidad de la A-483 de Almonte-El Rocío, la Fase 1 de la Ronda Norte de Córdoba y el acondicionamiento de la A-348 desde la N-323 a Lanjarón, Tramo: P.K. 3+800 – Lanjarón y la mejora integral y paisajística de la carretera A-395 de acceso a Sierra Nevada. Además, conforme se vayan culminando los proyectos y su tramitación ambiental, se licitarán las obras del desdoblamiento de la A-356 desde la Barriada del Trapiche a Vélez Málaga, la construcción de la Autovía del Olivar A-316 tramo Martos intersección A-6051 en su primera fase, la plataforma reservada BUS-VAO de la A-404 (PK 22,3 – PK 24,6) en Alhaurín de la Torre y la duplicación de la A-491 (Rota Chipiona) Fase 1. Continuarán durante este año la redacción de los proyectos de la Autovía Málaga-Campillos y Ronda tramo Casapalma - Cerralba y el enlace de la A-92 y la A-44 en Granada.

Se comenzará la ejecución de varias obras financiadas en el marco del Componente 1 "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos" del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), como las obras de la Plataforma Reservada carril BUS-VAO en la A-357 (Málaga) y de la segunda fase de la remodelación de la Ronda del Marrubial en Córdoba. De la misma forma se llevarán a cabo varias vías ciclistas: Carril bici de la A-2003, entre Jerez de la Frontera y la Barca de la Florida (Cádiz), Vía ciclista urbana junto a la N-321 (carretera actual A-6053), Vía ciclista que une la A-7076 con el Parque Tecnológico de Andalucía (Málaga), Vía ciclopeatonal en la A-7052 en Cártama (Málaga) de conexión entre las urbanizaciones Atalaya y Doña Ana.

Finalizarán las actuaciones del proyecto LYNX CONNECT financiadas con el programa LIFE, contribuyendo a la desfragmentación de hábitats, protección del lince ibérico y reducción de accidentalidad por atropello de fauna en carreteras.

El Proyecto piloto de pavimentos sostenibles e inteligentes para reducción del consumo de combustibles y emisión de gases por el tráfico, se ha prorrogado al Marco 2021-2027, financiado con fondos FEDER, contribuyendo a la reducción de las emisiones de CO2 en carreteras a través de la mejora de la regularidad superficial y el tratamiento adecuado de la textura superficial de los pavimentos, junto con métodos constructivos de menor temperatura y reutilización de materiales. Estas actuaciones se llevarán a cabo con Materiales Asfálticos Sostenibles, Automatizados e Inteligentes (MASAI). Se ejecutarán las siguientes actuaciones: Pavimentos Asfálticos Sostenibles (Masai) en carretera A-92 (Almería). P.K. 326+700 al 375+300 y Refuerzo de Firme en la A-92 Tramos: del P.K. 244 al 256 y del P.K. 269 Al P.K. 273.

Dentro de las actuaciones financiadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia estará en ejecución el contrato de "Digitalización para la gestión de la conservación de la red de carreteras e información al usuario" para avanzar en la creación de un "gemelo digital" de la red de carreteras.

En materia de infraestructuras del transporte y movilidad:

En el ámbito de la planificación y gestión del transporte destacan las siguientes actuaciones:



- \* La definición de la futura Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030 para la Comunidad Autónoma de Andalucía y la elaboración e inicio de la tramitación de la Revisión del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla actualmente en licitación, completando así los nueve planes de transporte metropolitano.
- \* Elaboración de un nuevo mapa concesional del transporte de personas por carretera.
- \* Digitalización de la Dirección General de Movilidad y Transportes mediante el desarrollo e implementación de soluciones tecnológicas.
- \* Desarrollo de un Plan de Modernización del Transporte Público que incluirá, entre otras actuaciones, el diseño de un Centro de Control de Gestión del Transporte Público y la implementación del pago con terminales móviles en el transporte público.

En materia de infraestructuras del transporte:

Destaca el presupuesto 2025 por contar con un importe notable en capítulo 6 destinado a la ejecución de dos grandes sistemas de transporte metropolitano, a la vista de que uno de los principales objetivos del PITMA 2030 es promover la movilidad urbana y metropolitana multimodal sostenible. Así, el mayor número diario de desplazamientos en Andalucía se concentra en las nueve áreas metropolitanas. Consecuentemente, promover una movilidad multimodal y sostenible en estos ámbitos es una prioridad para el gobierno de la Junta de Andalucía, en particular incentivando unos sistemas de transporte público más inclusivos, accesibles, sostenibles y eficientes, reduciendo las externalidades negativas del transporte (congestión, emisiones, calidad del aire, consumo energético), como son el Tramo Norte de la Línea 3 de Metro de Sevilla y la finalización del Tranvía de Alcalá de Guadaíra, que tras la finalización de la etapa de redacción de proyectos y procesos de licitación, inician y/o continúan la ejecución material de las obras y resto de actuaciones necesarias para su puesta en funcionamiento. Así se acometerá:

- \* Las principales líneas de trabajo en 2025 darán continuidad a la construcción del tramo norte de la línea 3 de Metro de Sevilla, prosiguiendo las obras de los subtramos I, II y III.
- \* La continuación de la ejecución de las obras del Tranvía de Alcalá de Guadaíra llevando a cabo el sistema de electrificación, sistema ferroviario y señalización, acabados arquitectónicos de las paradas y talleres y cocheras.
- \* Continuación de los estudios y proyectos para la actualización del Tramo Sur de la Línea 3 del Metro de Sevilla.
- \* Se avanzará en el estudio informativo de la línea 2 de Metro de Sevilla.

Se avanzará en las actuaciones de San Pedro de Alcántara, Antequera, Fuengirola, Baza, Torremolinos y Nerja, entre otros. Se continuará con los estudios del intercambiador de la explanada de la Estación de Málaga. Se avanzará en el estudio de un nuevo intercambiador intermodal de transporte en la zona de la Carretera de Madrid, en Jaén.

Estas infraestructuras se acompañan de otros elementos y equipamientos complementarios como carriles y estacionamientos para bicicletas, accesos y paseos peatonales, aparcamientos para vehículos privados, puntos de acceso al transporte público urbano, etc., al objeto de aumentar su demanda, facilitar su accesibilidad y fomentar la intermodalidad. Estas soluciones potencian por tanto el uso del transporte público, pero también otros medios de transporte, como la bicicleta y otros vehículos de movilidad personal, en detrimento del vehículo privado, contribuyendo al cambio hacia un modelo de movilidad más sostenible, segura e interconectada, que permitirá cumplir los compromisos adquiridos por la UE en cuanto a la adaptación y mitigación del cambio climático.



Así, como complemento a la multimodalidad y potenciando la movilidad sostenible y activa, se iniciarán las obras de carriles bici en ámbitos metropolitanos, como es el de Alhendín-Otura, en desarrollo del Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa.

También, en materia de infraestructuras de apoyo al transporte y como ejemplo de actuación para potenciar la intermodalidad y la colaboración interadministrativa se continuarán los trabajos vinculados al Convenio de colaboración con ADIF y el Ayuntamiento de Almería para financiar y llevar a cabo el "Proyecto de construcción de la integración del ferrocarril en Almería. Fase 2", que entre sus actuaciones contempla un nuevo intercambiador de transportes de la Junta de Andalucía.

En esa misma línea de colaboración con ADIF y, en este caso con el Ayuntamiento de Granada, por la Junta de Andalucía, se iniciarán las actuaciones para el soterramiento del ferrocarril en la ciudad.

Igualmente, se impulsará un Convenio de Colaboración con ADIF para mejora de las conexiones ferroviarias de Jaén con Madrid.

Con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia Se continuarán las obras de las plataformas reservadas en las carreteras A-8057 y A-8077, en aras al fomento del uso del transporte público colectivo, tal y como se ha mencionado anteriormente.

Continuarán las actuaciones necesarias para la conexión de la línea ferroviaria Vadollano-Linares con Linares (Parque Empresarial Santana), así como las actuaciones necesarias para la puesta en marcha del Tranvía de Jaén.

## 6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Para el ejercicio 2025 y con el fin de dar respuestas a las demandas mayoritarias de la sociedad, la gestión de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda seguirá centrándose en la consecución de objetivos basados en el desarrollo de un modelo sostenible y de servicio público en materias de vivienda, infraestructuras viarias, movilidad y ordenación del territorio.

<b>Programa</b>		<b>2025</b>	<b>%</b>
12S	DIRECCIÓN Y SERVICIOS GENERALES	52.639.024	4,7
43A	VIVIENDA, REHABILITACIÓN Y SUELO	406.494.706	36,3
43B	ACTUACIONES EN MATERIA ORDENA. TERRIT. Y URBANISMO	23.681.271	2,1
51A	INFRAESTRUCTURAS VIARIAS	243.379.697	21,7
51B	MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	394.179.579	35,2
<b>TOTAL</b>		<b>1.120.374.277</b>	<b>100,0</b>

### PROGRAMA 12S- DIRECCIÓN Y SERVICIOS GENERALES

#### 6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

El programa presupuestario 12S, asignado a la Dirección y Servicios Generales de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda es responsabilidad de la Viceconsejería y de la Secretaría General Técnica.

La gestión de este programa presupuestario se fundamenta en el principio de eficiencia del gasto público. Las



actuaciones que se realizan con cargo al Programa 12S permiten el normal funcionamiento de la Consejería en su conjunto de forma coordinada, sirviendo a los órganos responsables del mismo de interlocutores con el resto de centros directivos de la Administración Autonómica, en el desarrollo de las cuestiones de índole técnica que se desarrollan, tales como elaboración del presupuesto, elaboración de disposiciones normativas, gestión de personal, coordinación de ingresos, etc.

Para ello, el programa presupuestario, se estructura en distintas áreas de actuación, en función de las competencias desarrolladas por el centro directivo, y las diferentes unidades administrativas dependientes de aquél. En cada una de ellas, se detectan distintos problemas y necesidades que tratan de ser corregidos aprovechando los recursos disponibles, tanto materiales como humanos, de forma eficaz y eficiente.

La población objetivo del programa es, principalmente, el personal adscrito a los distintos centros directivos de la Consejería, tanto de servicios centrales como periféricos, pero además sus actuaciones inciden en la ciudadanía en general, a través de la organización y gestión del Registro General de la Consejería, configurado como oficina en la que se atiende a la ciudadanía; o a través de la tramitación de los expedientes de contratación, en los que hay una interrelación constante con las personas licitadoras y con las empresas contratistas; o a través de la resolución de los recursos que interponen las personas interesadas en defensa de sus intereses; o a través de los trámites de participación ciudadana en la elaboración de nuevas leyes o reglamentos de la Consejería; o a través de las publicaciones realizadas en el Portal de Transparencia de la Junta de Andalucía, así como del resto de obligaciones de publicidad activa y de la resolución de aquellas solicitudes de información presentadas por la ciudadanía en ejercicio del derecho a la información pública.

Por otra parte, la realidad de la Administración Pública es que necesita afrontar los retos del siglo XXI involucrándose en la revolución tecnológica para lograr una gestión más ágil, directa y transparente. Se ha de introducir un cambio progresivo en la organización mediante su adaptación constante a las nuevas tecnologías.

Esto se traduce en una serie de proyectos y actuaciones tecnológicas que permitan mejorar la calidad de los servicios prestados, mejorar la eficiencia y eficacia de los procesos administrativos y la comunicación con la ciudadanía. Se pretende racionalizar la gestión de las unidades administrativas y facilitar la relación del ciudadano con la Administración al eliminar y/o agilizar trámites cuando sea posible. Para abordar las continuas modificaciones a las que la sociedad somete a la Administración Pública, los empleados públicos deben contar con la preparación, capacitación y motivación adecuada. Esto hace necesario su formación para poder perfeccionar sus competencias digitales y tecnológicas.

Para ello, se está procediendo a la implantación de la racionalización de los procedimientos administrativos, la telematización de los mismos, la simplificación normativa y la implementación de nuevos modelos de relación con la ciudadanía, establecidos en las Leyes 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

En relación con el tipo de entrada de documentación que se recibe en el registro de la Consejería, se prevé que para el año 2025 se continúe la tendencia de presentaciones telemáticas respecto a la presentación en formato papel, y que dicha entrada telemática alcance el 90% del total.

Adscrita a la Secretaría General Técnica se encuentra la Unidad de Igualdad de Género que es la responsable, según la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, de impulsar, coordinar e implementar la perspectiva de género en la planificación, gestión y evaluación de sus políticas. La Unidad de Igualdad de Género elabora los informes de observaciones a los informes de impacto de las disposiciones normativas de los Órganos Directivos de la Consejería, detectando la necesidad de prestar asesoramiento y apoyo.

## **6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa**



**OE.1 Optimizar la gestión y recursos para el ejercicio de las competencias de la Consejería y la atención a la ciudadanía**

**OO.1.1 Construir una administración accesible, transparente y participativa**

Mejorar los canales de comunicación de la Consejería con la ciudadanía.

**ACT.1.1.1 Establecimiento de cauces de relación con la ciudadanía a través del registro, las redes sociales o la atención personalizada**

Con dicha actuación se persigue consolidar fórmulas de comunicación, herramientas de gestión y estructuras organizativas que den una respuesta multicanal a las necesidades de la ciudadanía o a sus exigencias de información.

**ACT.1.1.2 Edición y difusión de contenidos de interés general sobre territorio, infraestructuras, urbanismo y movilidad**

Se consideran como principales líneas de actuación las siguientes:

Difusión de trabajos y actuaciones relacionadas con las distintas materias cuya competencia administrativa corresponde a la Consejería, tales como arquitectura y ciudad, vivienda y entorno, movilidad sostenible, infraestructuras, urbanismo, ordenación del territorio y red logística. Al mismo tiempo, se pretende realizar una labor divulgadora que llegue a la ciudadanía, dando prioridad a la información de mayor interés público.

Edición y reimpresión de publicaciones de interés técnico y científico tanto en papel como en soporte digital, relacionadas con las competencias propias de la Consejería.

Publicación y difusión de contenidos en la página web de la Consejería, así como campañas de publicidad y comunicación institucional, con la realización de diseños creativos en las piezas de campaña y vídeos, infografías y visual thinking, para su difusión en redes sociales.

**OO.1.2 Agilizar la contratación y asegurar la calidad de sus trámites**

Acelerar, en la medida de lo posible, los trámites relativos a la contratación manteniendo unos estándares de calidad que reduzcan las interrupciones por falta de crédito, reparos, etc.

**ACT.1.2.1 Desarrollo de mecanismos de coordinación para agilizar la tramitación contractual**

Apoyo y asesoramiento al conjunto de la Consejería en materia de contratación para mejorar la calidad de los procesos.

**ACT.1.2.2 Actuaciones de control de calidad**

Realización de ensayos de construcción e informes técnicos a los organismos de la Junta de Andalucía, así como la inscripción en el Registro de Laboratorios de Ensayos de la Construcción y de Entidades de Control de Calidad de la Construcción, mediante la inspección documental e in situ de los mismos.



**OO.1.3 Optimizar la habitabilidad, ergonomía y seguridad de la Consejería**

Reforzar la seguridad, habitabilidad y ergonomía de las sedes administrativas de esta Consejería mediante la disposición de los medios que resulten necesarios.

**ACT.1.3.1 Conservación y mejora de sedes**

Garantizar la conservación, reparación y mantenimiento de la Consejería y sus sedes (equipamientos e instalaciones), mejorando la gestión medioambiental, la sostenibilidad, la eficiencia organizacional y confort del personal funcionario y laboral llamado a trabajar en ellas y de la ciudadanía usuaria de sus servicios.

**ACT.1.3.2 Evaluación de los riesgos laborales y planificación de la actividad preventiva**

Esta actuación consiste en la coordinación y gestión en materia de prevención de riesgos laborales y la consolidación del sistema preventivo, a través de la evaluación de los riesgos laborales y la planificación de la actividad preventiva.

Las actuaciones irán orientadas a identificar riesgos por áreas, puestos de trabajos y personas o colectivos sensibles, ponderar los riesgos físicos o psicosociales y el grado de exposición y definir las medidas correctoras.

**OO.1.4 Aplicar una gestión de personas que promueva el talento, la conciliación y la transformación digital**

En el área de recursos humanos se planifica la organización y racionalización del personal de la Consejería. Engloba los aspectos propios en materia de personal, y entre ellos, la resolución de procedimientos, recursos y reclamaciones interpuestos por éste, la gestión de las actuaciones inherentes a la formación y así como llevar a cabo las acciones necesarias para la conciliación familiar del personal de la Consejería.

**ACT.1.4.1 Gestión de la formación del personal**

Mediante esta actuación se organiza la formación de la Consejería como espacio de aprendizaje permanente, promoción del talento y transformación digital.

Las actividades de formación se enfocan a la mejora de los procesos de la organización y la capacitación de las personas en sus puestos de trabajo y persiguen la adquisición de competencias consideradas prioritarias: digitales, de innovación, de colaboración y de gestión del conocimiento en el ámbito de política gestionada por la Consejería.

**ACT.1.4.2 Promoción de actuaciones de conciliación de vida familiar del personal**

Puesta en marcha de acciones para la conciliación de la vida personal, familiar y laboral del personal de la Consejería, que promueva una gestión más efectiva de sus distintas responsabilidades, derechos y deberes u oportunidades y preserve el equilibrio entre las esferas personal y profesional, impulsando la corresponsabilidad.

**OO.1.5 Impulsar la gestión del gasto y de los ingresos no tributarios con eficacia y eficiencia**

Elaboración del presupuesto de ingresos y gastos, así como el seguimiento y evaluación de la ejecución de los créditos, para facilitar la implementación de las políticas públicas.



**ACT.1.5.1 Acciones para la planificación, seguimiento y ejecución del gasto de los créditos de financiación autonómica**

Elaboración del presupuesto anual de gastos, tramitación de modificaciones presupuestarias, desconcentraciones de créditos. Elaboración de informes de seguimiento de ejecución que faciliten la toma de decisiones de cara a la planificación de la ejecución del gasto, así como la elaboración del presupuesto anual. Coordinación de operaciones de traspasos. Rendición de cuentas ante diferentes órganos. Gestión de pago de indemnizaciones por razón del servicio, pago de sentencias, operaciones de caja fija.

**ACT.1.5.2 Actuaciones para la coordinación e impulso de la gestión de ingresos no tributarios**

Interlocución con los gestores de ingresos, la Agencia Tributaria de Andalucía y la Secretaría General de Hacienda. Análisis del estado de las liquidaciones para impulsar su depuración. Transmisión de novedades tanto a nivel legislativo como de herramientas de gestión a los gestores de ingresos.

**ACT.1.5.3 Atención a los usuarios de aplicaciones informáticas**

Atención de incidencias relacionadas con la gestión de altas, bajas y modificaciones para el acceso a aplicaciones informáticas, como GIRO, Sistema Unificado de Recursos (SUR), Central de Información, etc.

Solicitud al Servicio de Informática de Alta de cuentas para personal no SIRHUS, gestión de usuarios en GUIA pertenecientes a Agencias y Consorcios adscritos a la Consejería.

Tramitación de solicitudes de altas, bajas y modificaciones de usuarios de las delegaciones territoriales en el sistema PIDO (Agencia Estatal de Administración Tributaria) para la cesión de información para finalidades no tributarias.

**OO.1.6 Incrementar la calidad de gestión en el área jurídica**

Se pretende incrementar la calidad de gestión en el área jurídica, de la normativa producida u observada, así como los informes jurídicos emitidos.

**ACT.1.6.1 Agilización de la tramitación de recursos, reclamaciones y expedientes judiciales**

Tramitación de los recursos administrativos previstos en el Título V de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Revisiones de oficio y recursos administrativos, interpuestos contra actos dictados por la Consejera.

Igualmente, la tramitación de las reclamaciones de responsabilidad patrimonial, presentadas por lesiones sufridas como consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos prestados por la Consejería.

También la tramitación de expedientes contenciosos-administrativos, actuándose como intermediario entre el Gabinete Jurídico, los Juzgados y Tribunales de Justicia, y los órganos gestores de la Consejería.

**ACT.1.6.2 Asesoramiento jurídico y tramitación normativa con criterios de calidad**

Tramitación e informe jurídico de disposiciones administrativas de carácter general. Cumplimentación de los distintos trámites para la aprobación de disposiciones administrativas de carácter general de rango



legal o reglamentario en el ámbito de la Consejería (proyectos de ley, decretos legislativos, decretos-leyes, decretos y órdenes).

Emisión de informes jurídicos: Estudio, análisis y emisión de informes jurídicos solicitados por los distintos centros directivos de esta Consejería, de los recibidos de otras Consejerías de la Junta de Andalucía y de los procedentes de órganos de la Administración General del Estado.

## **OE.2 Desarrollar la asistencia técnica en materia de igualdad e impulsar la perspectiva climática en las políticas de la Consejería**

### **OO.2.1 Diseñar un programa para coordinar la integración de la igualdad y la dimensión climática en la intervención pública**

Orientar y supervisar el cumplimiento de las acciones realizadas por los programas presupuestarios en ejecución de sus objetivos de igualdad y dimensión climática.

#### **ACT.2.1.1 Asesoramiento a los Centros Directivos en la incorporación de la igualdad en sus actuaciones**

Asesorar a los órganos directivos respecto a la incorporación en el proceso de elaboración de las disposiciones normativas, así como el seguimiento de la incorporación de las recomendaciones realizadas a través de los Informes de Observaciones con objeto de evaluar las mejoras respecto al ejercicio anterior.

#### **ACT.2.1.2 Actuaciones para integrar la dimensión climática en la intervención pública**

Coordinar la integración de la dimensión climática en las políticas sectoriales ejecutadas a través de los distintos programas presupuestarios que integran la sección.

## **PROGRAMA 43A- VIVIENDA, REHABILITACIÓN Y SUELO**

### **6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública**

La Secretaría General de Vivienda tiene entre sus competencias la dirección, coordinación, y control así como la planificación, análisis, inspección y seguimiento de las políticas de vivienda, rehabilitación y arquitectura; mientras que la Dirección General de Vivienda y Regeneración Urbana desarrolla y ejecuta dichas políticas, con los objetivos fundamentales de ambos centros directivos de garantizar el acceso a una vivienda digna y mantener las condiciones de calidad y habitabilidad de esta.

El diagnóstico que arroja el sector en la actualidad está marcado por la salida de la crisis económica del COVID-19, el impacto de la guerra de Ucrania, la inflación creciente que afecta a la construcción, a los suministros de materias primas, a los precios de la energía, así como la subida de tipos marcados por la política financiera europea.

Esta situación ha afectado al sector en varios aspectos. Por un lado, la subida de los precios de los materiales de la construcción, y el encarecimiento de las viviendas, y por otro, la subida de tipos de interés para frenar la inflación, y el consecuente encarecimiento de las hipotecas, dificultando el acceso a la vivienda, tanto en régimen de venta como de alquiler, y mermando la capacidad de gasto de las familias. A estas circunstancias ha de unirse la entrada en vigor de la Ley 12/2023, de 24 de mayo, por el derecho a la vivienda.

En este sentido, la actividad del sector se ha venido ajustando a estas circunstancias, arrojando los siguientes



datos a modo de resumen: Andalucía fue la región de España donde más compraventa de viviendas se produjo en 2023, con 119.131 viviendas, de las que 23.981 fueron viviendas de nueva construcción. Se constituyeron 77.683 hipotecas siendo la hipoteca media en Andalucía menor que la hipoteca media en España.

El precio medio de la vivienda en venta en Andalucía fue menor que la media en España en el primer trimestre de 2024, situándose en 1.555 €/m<sup>2</sup>. El precio medio de vivienda en alquiler en mayo de 2024 en Andalucía fue de 11,4 €/m<sup>2</sup>, por debajo de la media de España, y por debajo de Baleares, Canarias, Cataluña, Madrid y País Vasco.

En el primer cuatrimestre de 2024 el esfuerzo salarial para el pago del alquiler en las provincias andaluzas oscila entre el 17,4% de Jaén y el 39,8% de Málaga. Todas las provincias salvo Málaga se sitúan por debajo de la media de España, del 34,5%, y por debajo del esfuerzo máximo recomendado por los expertos, situado en el 30%.

En consecuencia, las necesidades de vivienda continúan en aumento, tanto en venta como alquiler. Pero en ambos casos se producen disfunciones entre la oferta y la demanda, que con la subida de las hipotecas está derivando en una presión mayor hacia la oferta en alquiler.

Así pues, el objetivo es continuar con políticas que reduzcan los obstáculos para el acceso a la vivienda, tanto en venta como en alquiler, poniendo especial énfasis en el incremento de la oferta de vivienda en alquiler asequible impulsada desde las administraciones públicas.

Para ello contamos con diversas herramientas de planificación: la primera de ellas es el Plan Vive en Andalucía, de vivienda, rehabilitación y regeneración urbana de Andalucía 2020-2030 (en adelante Plan Vive en Andalucía 2020-2030), con el despliegue de programas para la promoción de viviendas en alquiler asequible, programas de ayuda al acceso a una vivienda en alquiler y, especialmente, ayudas para las personas vulnerables, víctimas de violencia de género y personas sin hogar, y para la rehabilitación residencial y urbana que mejoran la calidad de vida de los ciudadanos, garantizando las condiciones de habitabilidad de las viviendas, y mejorando la accesibilidad de las mismas, siendo todos estos programas prioridades de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, además de desarrollar en nuestro territorio los programas que prevean los planes estatales de vivienda. En concreto, en este último marco, y con financiación estatal, los contemplados en el Real Decreto 42/2022, de 18 de enero, que regula el Bono Alquiler Joven y el Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025 (en lo sucesivo PEA V 2022-2025).

El Plan Vive en Andalucía 2020-2030, se financia en parte a través del Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025 (en adelante PEA V 2022-2025), lo que conlleva la adaptación de los programas que se venían convocando en el marco del Plan Vive en Andalucía 2020-2030.

Es el caso del Programa de Fomento del Parque de Viviendas en Alquiler, que ha permitido la puesta en marcha de, aproximadamente, 3.420 viviendas en convocatorias de los años 2019, 2020, 2021 y 2023 y que, en este último año, se ha desarrollado nuevamente mediante una orden de bases reguladoras que contemplan la posibilidad de adscribir, tanto actuaciones de promoción de viviendas o alojamientos para personas mayores y con discapacidad, con instalaciones, servicios y zonas de interrelación, como actuaciones de fomento de viviendas protegidas en alquiler o cesión de uso de modelo de cohousing o de viviendas intergeneracionales. Está prevista la publicación de la convocatoria 2024 en las próximas semanas de forma que se adscribirán a la misma 853 viviendas. Se espera publicar una segunda convocatoria en 2025, con una previsión de 1.000 viviendas más en este programa.

Por otro lado, se presta atención a los programas de ayuda al alquiler de vivienda a personas especialmente vulnerables. Y se conserva en esa misma anualidad el Programa de ayudas al pago del alquiler de la vivienda habitual a personas especialmente vulnerables, para facilitar una solución habitacional, a través de la financiación del alquiler, a las personas especialmente vulnerables como consecuencia de ser víctimas de violencia de género, víctimas de trata con fines de explotación sexual, víctimas de violencia sexual, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar o con otras circunstancias de especial vulnerabilidad. Este Programa permitirá ofrecer una solución habitacional a más de 8.000 personas en Andalucía, coadyuvando de



esta manera a evitar la exclusión social a la que podrían verse abocados estos colectivos. De estas ayudas, aproximadamente un 4,91% del total, han sido otorgadas a personas víctimas de violencia de género.

Dentro de las iniciativas en materia de acceso a la vivienda, cabe destacar el Bono Alquiler Joven, que prevé una segunda convocatoria a finales de 2024, pendiente de recibir fondos estatales, y que se resolverá en 2025. Y el Programa Garantía Vivienda Joven, que si bien no tiene reflejo en el Programa Presupuestario 4.3.A., ya que la disponibilidad financiera con la que cuenta se encuentra en el Fondo Público Andaluz para la Financiación Empresarial y el Desarrollo Económico (FEYDE), destaca porque fomenta el acceso a la financiación hipotecaria a los jóvenes menores o con edad igual a 35 años, que tengan capacidad de afrontar el pago de un préstamo que podrá ser de hasta el 95% del precio de la vivienda, garantizando la Junta de Andalucía la parte que exceda del 80%, suavizando así la brecha existente en el acceso a la financiación hipotecaria, dado que muchos jóvenes pueden asumir el pago de cuotas, pero difícilmente reúnen la cuantía inicial para el pago de la entrada que se exige de forma habitual y que alcanza hasta el 20% del precio de la vivienda. Con 835 resoluciones favorables a fecha de este informe, se trabaja en la prórroga de los convenios suscritos con las entidades financieras a tal efecto.

Las áreas de regeneración residencial y urbana constituyen un pilar fundamental del Plan Vive en Andalucía 2020-2030, estando en ejecución 26 áreas entre las que se incluyen las áreas delimitadas en la provincia de Cádiz financiadas con la ITI, las áreas delimitadas en Andalucía en respuesta a la convocatoria a municipios mayores de 50.000 habitantes y las áreas gestionadas en el parque público de viviendas de la Junta de Andalucía. Cada una de ellas conlleva la implantación de una Oficina de Rehabilitación para el impulso de los trabajos y la relación con los ciudadanos.

En materia de mejora de la accesibilidad en edificios y viviendas, se prevé una nueva convocatoria antes del final de 2024, cuyos expedientes se tramitarán también a lo largo de 2025, todo ello de acuerdo con las bases reguladoras aprobadas por la Orden de 1 de agosto de 2023. Por otro lado, se prevé aprobar a finales de 2024 las bases reguladoras del Programa para la erradicación de zonas degradadas, del chabolismo y la infravivienda.

Igualmente, a lo largo de 2025 se planificará el segundo quinquenio del Plan Vive en Andalucía 2020-2030, correspondiente a los años 2026 a 2030.

Al Plan Vive en Andalucía 2020-2030 se suma el denominado en Andalucía Plan Ecovivienda, que responde a la aplicación de los Fondos Next Generation EU transferidos a Andalucía, con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, en materia de vivienda, en el marco del Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre, por el que se regulan los programas de ayuda en materia de rehabilitación residencial y vivienda social del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Todo ello para la reactivación económica tras la pandemia Covid-19, con un doble objetivo: la rehabilitación residencial y urbana desde el punto de vista energético, con un requisito fundamental, que es el ahorro de al menos el 30% del consumo de energía primaria no renovable, y por otro, la promoción de nueva vivienda en alquiler asequible en edificios energéticamente eficientes.

Ambos objetivos, como vías para la materialización de la vivienda digna y adecuada y el fomento del acceso a la vivienda a precio asequible, se alinean con la política de vivienda puesta en marcha por la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Por un lado, con la recuperación de la promoción de nueva vivienda en alquiler asequible y, por otro, con la puesta en marcha por primera vez de áreas de regeneración urbana y residencial de titulares privados que requieren el apoyo de la administración.

La confluencia de ambos planes y de los programas complementarios revertirá en la mejora de la situación de la vivienda en Andalucía, objetivo que se persigue con la puesta en marcha de una nueva Ley de Vivienda en Andalucía, en la que se está trabajando actualmente en la Consejería, para dar certidumbre y seguridad jurídica al sector y proteger a las personas en sus derechos fundamentales.

## **6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa**

### **OE.1 Hacer efectivo el derecho a una vivienda digna**



### **OO.1.1 Facilitar el acceso a la vivienda en condiciones asequibles**

Con este objetivo operativo se pretende hacer real y efectivo el derecho a la vivienda mediante los programas de ayudas de acceso a la vivienda y de vulnerabilidad residencial contemplados en el Plan Vive en Andalucía, de vivienda, rehabilitación y regeneración urbana de Andalucía 2020-2030 y en el vigente Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025, de cuya financiación se nutren también estos programas de ayuda.

Por un lado, incluye las actuaciones del programa de fomento del parque de viviendas en alquiler, del programa de ayuda a la construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes, así como las ayudas a los destinatarios de viviendas que participan en el proceso de promoción de las mismas mediante la figura de la autoconstrucción y las ayudas consistentes en el pago de la subsidiación de las cuotas de préstamos cualificados o convenidos, obtenidos para la promoción de viviendas para el alquiler, acogidas a los programas previstos en anteriores planes autonómicos de vivienda.

Por otro lado, se contemplan en este objetivo las ayudas a personas vulnerables, en concreto ayudas de alquiler a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables y ayudas a entidades del Tercer Sector que faciliten una solución habitacional a personas especialmente vulnerables.

#### **ACT.1.1.1 Actuaciones de fomento de un parque de viviendas en alquiler, a precios limitados y asequibles**

La línea principal de trabajo consistirá en el fomento del parque de vivienda protegida en alquiler mediante ayudas dirigidas a personas promotoras de vivienda protegida públicas y privadas. Fomentar la creación de un parque estable de viviendas en alquiler a precios reducidos, incluyendo actuaciones de fomento del parque de viviendas protegidas en alquiler. Durante el ejercicio 2024 se ha publicado la convocatoria de subvenciones para las entidades cuyas actuaciones se encuentran adscritas, en el marco de la Orden de 4 de mayo de 2023. Asimismo durante el segundo semestre del 2024 se realizarán nuevas adscripciones al programa con el objetivo de cumplir los compromisos adquiridos con el Estado. Durante la anualidad 2025 saldrá una convocatoria de subvenciones para las actuaciones que resulten adscritas en 2024.

#### **ACT.1.1.2 Actuaciones para personas promotoras y a la subsidiación de préstamos a la promoción de viviendas para el alquiler**

Destaca como línea de trabajo la de mantener, de acuerdo con lo previsto en el Plan VIVE en Andalucía, de Vivienda, Rehabilitación y Regeneración Urbana de Andalucía 2020-2030, las ayudas a personas promotoras de viviendas protegidas para el alquiler consistentes en la subsidiación de préstamos a promociones acogidas a planes anteriores de vivienda.

#### **ACT.1.1.3 Actuaciones de ayudas al alquiler**

Destacan como líneas de trabajo las siguientes:

- \* Dando continuidad a la atención a personas especialmente vulnerables, se implementan nuevamente las dos líneas de ayudas que se vienen impulsando desde la Consejería en los últimos ejercicios. Estas acciones permiten prevenir la exclusión social de determinados colectivos en Andalucía. Se trata, por una parte, de la línea de subvenciones destinada a la concesión de ayudas al alquiler, en régimen de



conurrencia no competitiva, a las víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables, incluidas en el programa destinado a paliar la vulnerabilidad residencial del Plan Vive en Andalucía 2020-2030. Por otra parte, y con la misma finalidad, se consolida la red de viviendas del Tercer Sector en Andalucía. Estas ayudas están encaminadas a facilitar una solución habitacional a víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables. En ambas iniciativas las ayudas alcanzan el 100% de la renta de alquiler de la vivienda o solución habitacional. Se financiarán con cargo al Plan Estatal de acceso a la vivienda 2022-2025 y se complementan con financiación autonómica, dando así continuidad a anteriores convocatorias impulsadas por la Secretaría General de Vivienda, así como nuevas convocatorias de ambas líneas.

- \* El Programa Bono Alquiler Joven, regulado por el Real Decreto 42/2022, de 18 de enero. La concesión de estas ayudas consisten en una subvención de hasta 250 euros mensuales, durante dos años, a jóvenes menores de 35 años para el alquiler de su vivienda habitual.

#### **ACT.1.1.4 Actuaciones de promoción de viviendas en alquiler con mejora de la eficiencia energética**

Destacan como líneas de trabajo las siguientes:

En el marco de los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, impulsar el desarrollo del programa de ayuda a la construcción de viviendas en alquiler social en edificios energéticamente eficientes, cuya ejecución se prolongará hasta 2026. Durante el ejercicio 2025 continuará la ejecución de 75 actuaciones, previendo que concluyan en dicha anualidad 8 de ellas. Su regulación se establece por el Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre. Son ayudas de 700 euros/por m<sup>2</sup> de vivienda con un máximo de 50.000 euros por vivienda.

#### **OO.1.2 Rehabilitar el parque residencial existente en términos de habitabilidad, seguridad y eficiencia energética**

En este objetivo se enmarcan las líneas de trabajo que persiguen garantizar las condiciones de habitabilidad de las viviendas fomentando actuaciones para la mejora de su conservación, mejora de la seguridad de utilización y accesibilidad, y eficiencia energética. Todo ello, tanto para viviendas individuales como agrupadas en edificios de tipología residencial colectiva o en barrios y áreas delimitadas para el desarrollo de actuaciones integrales de regeneración urbana. Además, el fomento de la rehabilitación de la vivienda se concibe como medio que facilite la recuperación del sector económico de la construcción. Para ello se implementarán los distintos programas del Plan Vive en Andalucía 2020-2030, los programas de los distintos planes de vivienda estatales, así como los programas de ayuda a la rehabilitación residencial en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia financiados con el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR) del Fondo de Recuperación Next Generation EU.

Para este Objetivo Operativo se ha dado de alta el indicador "Vivienda afectadas por actuaciones de rehabilitación", que contabilizará las viviendas afectadas anualmente por actuaciones de rehabilitación, ya sean éstas de viviendas individuales, de tipología residencial colectiva o en áreas delimitadas para el desarrollo de actuaciones de regeneración y renovación urbana de áreas degradadas, o de erradicación de chabolismo o infravivienda.

#### **ACT.1.2.1 Mantenimiento de un programa de ayudas para la rehabilitación de edificios residenciales y de áreas urbanas degradadas**



Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

- \* Impulsar el fomento de la rehabilitación privada residencial facilitando la financiación de la ejecución de obras para la conservación, la mejora de la seguridad de utilización y de accesibilidad, así como la mejora de la eficiencia energética y sostenibilidad en viviendas y edificios de tipología residencial colectiva.

Respecto a la convocatoria de subvenciones para la mejora de la accesibilidad en viviendas y en edificios de tipología residencial colectiva, en desarrollo del Plan Vive en Andalucía 2020-2030, previéndose efectuar una nueva convocatoria en 2024, con actuaciones a desarrollar íntegramente a partir de 2025. Estas convocatorias aúnan recursos autonómicos con los procedentes del Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025.

- \* Impulsar la puesta en marcha de actuaciones de rehabilitación integral de ámbitos urbanos sujetos a procesos de degradación y graves problemas habitacionales.

Se desarrollará en 2025 líneas de trabajo que persiguen la regeneración y renovación de zonas degradadas y de ámbitos en los que existe chabolismo e infravivienda, mediante actuaciones de rehabilitación de viviendas, de renovación y nueva edificación de viviendas, de urbanización o reurbanización de los entornos de las viviendas rehabilitadas, renovadas o edificadas, de realojos y de gastos profesionales y de gestión inherentes a la erradicación de áreas abandonadas, obsoletas o en declive y, en todo caso, en aquellas en que exista chabolismo y/o infravivienda, con el fin último de contribuir a la inclusión social de las personas y unidades de convivencia afectadas a través del disfrute de una vivienda digna y adecuada en un contexto integrador. Para ello, se implementarán los distintos programas del Plan Vive en Andalucía 2020-2030 y, su convocatoria, prevista para el segundo semestre de 2025, incorporará tanto recursos autonómicos como los procedentes del Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025.

- \* Impulsar el desarrollo de actuaciones de rehabilitación y mejora de la eficiencia energética en barrios, edificios y viviendas acogidas a los programas de ayuda a la rehabilitación residencial en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia financiados con el MRR del Fondo de Recuperación Next Generation EU, cuya ejecución se prolongará hasta el año 2026.

Para ello, se prevé la financiación de actuaciones de rehabilitación acogidas al Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre, por el que se regulan los programas en materia de rehabilitación residencial y vivienda social del Plan de recuperación, Transformación y Resiliencia. Dichas actuaciones comprenden, de un parte, las seleccionadas para su financiación mediante Orden de 26 de marzo, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones, en régimen de concurrencia no competitiva, de subvenciones acogidas al Programa de ayuda a las actuaciones de rehabilitación a nivel de barrio, y según convocatoria efectuada mediante Orden de 19 de junio de 2024 correspondiente al programa 1, y de otra, las acogidas a la Orden de 9 de junio de 2022, por la que se aprueban las bases reguladoras para la concesión de subvenciones, en régimen de concurrencia no competitiva, para la rehabilitación a nivel de edificio, la mejora de la eficiencia energética en viviendas, la elaboración del libro del edificio existente para la rehabilitación y la redacción de proyectos de rehabilitación, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, en la Comunidad Autónoma de Andalucía, según convocatoria efectuada mediante Orden de 26 de septiembre de 2022, correspondientes a los programas 3, 4 y 5.

### **OO.1.3 Recuperar espacios públicos urbanos para ensayar modelos de ciudad más habitables y verdes**

La finalidad del Programa de Regeneración del Espacio Público Urbano (PREPU) es apoyar a los



ayuntamientos andaluces en la consecución de un modelo urbano sostenible a través de la promoción de actuaciones en el espacio público, con los siguientes objetivos:

- \* Propiciar intervenciones de carácter innovador y experimental sobre el espacio público en Andalucía, que puedan servir de referencia como repertorio de "buenas prácticas" transferibles a otros ámbitos.
- \* Fomentar una movilidad no motorizada, peatonal y ciclista.
- \* Potenciar el uso de la vegetación, incrementando con ello los beneficios que aporta para la calidad de vida de la ciudadanía -su salud física y mental-, así como su función social y ecológica y favorecer la generación de una red de espacios verdes con continuidad física o espacial, que incremente la biodiversidad y ponga en contacto la trama urbana con un entorno periurbano que todavía mantiene las condiciones naturales del territorio.
- \* Garantizar la accesibilidad universal.
- \* Fomentar estrategias que, desde el espacio público, contribuyan a la mejora del metabolismo urbano, la mitigación de los efectos del cambio climático y la utilización racional de los recursos naturales y energéticos del municipio.
- \* Activar el espacio público a nivel social, cultural, económico y turístico, prestando especial atención a aquellos que estén degradados y de fragilidad ambiental, social y/o urbana.
- \* Favorecer diseños arquitectónicos de calidad, así como el mantenimiento y la mejora del paisaje urbano consolidado a través de dinámicas de conservación y reinterpretación.
- \* Fomentar el intercambio de conocimientos entre instituciones, ciudadanía, técnicos y organismos de investigación multidisciplinares, con el fin de adaptar los objetivos de investigación a las necesidades y demandas que en cada momento manifieste la ciudadanía con respecto al espacio público.

#### **ACT.1.3.1 Línea de ayudas para actuaciones de regeneración de espacios urbanos**

Se tiene previsto durante el ejercicio 2025, la ejecución de 17 actuaciones de regeneración de espacios urbanos, entre las que se encuentran, entre otras, Arcos de la Frontera, Bornos, Los Barrios, Antequera, Aznalcázar y Lebrija.

Cabe señalar que no ha habido nueva convocatoria de ayudas por lo que no se han incorporado nuevas actuaciones al programa.

Entre las citadas actuaciones están incluidas las correspondientes al Programa Regional de Espacios Públicos (Anexo VI Plan VIVE en Andalucía 2020-2030).

#### **OO.1.4 Ejecutar un programa de rehabilitación de inmuebles de interés patrimonial para su preservación o puesta en uso**

El Programa para la Rehabilitación de Edificios de Interés Arquitectónico tiene por objeto el desarrollo de actuaciones de rehabilitación y reactivación de aquellos edificios de titularidad pública, que tengan un destacado interés patrimonial, y en los que por dicha circunstancia exista un interés colectivo objetivo para su puesta en valor y uso como equipamiento público, en colaboración con las entidades locales de Andalucía.

A través del citado programa se pretende finalizar las actuaciones ya programadas (Anexo VII del Plan Vive en Andalucía 2020-2030) de rehabilitación de casas consistoriales y ayuntamientos, manteniendo su uso y adecuación a las actuales necesidades funcionales de la institución municipal; y de rehabilitación de edificios de interés histórico de diversas tipologías arquitectónicas tales como iglesias, hospitales, pósitos, almazaras, casas solariegas y molinos, mediante su adaptación como equipamientos básicos y su preservación y recuperación para la memoria colectiva local.

Mención aparte merece la consecución de las obras de rehabilitación necesarias para la reactivación y puesta en valor del Convento de Santa María de Los Reyes de Sevilla adscrito a esta Consejería, al que se pretende



dotar de mayor funcionalidad y operatividad. Tras la resolución del contrato original de redacción de proyecto durante el ejercicio 2022, se ha retomado la actuación en 2024, en cuya segunda mitad está prevista la convocatoria de un concurso de ideas, y posterior encargo de redacción del proyecto para 2025.

Igualmente se pretende el desarrollo de un nuevo programa a través de la definición de unas bases reguladoras y una convocatoria de ayudas, basadas en el Inventario de edificios de interés arquitectónico de propiedad pública de carácter local en Andalucía, y en un documento de planificación y prioridades de intervención en el patrimonio público edificado de interés arquitectónico de carácter local. En 2024 se ha publicado el Inventario de Edificios de Interés Arquitectónico, mediante Orden de 14 de marzo de 2024, y en la actualidad se viene trabajando en la Orden que posibilite su regulación, así como en un primer borrador del Documento de Planificación y Prioridades y de las bases reguladoras del nuevo PREIA.

#### **ACT.1.4.1 Redacción de proyectos y ejecución de obras sobre edificios con interés patrimonial**

Las principales líneas de trabajo contenidas en esta actuación serán las correspondientes a:

- \* Actuaciones en fase de redacción de proyectos, que se corresponderán con aquellas situadas en cualquier fase del expediente que se produzca con anterioridad a la aprobación del proyecto básico y de ejecución. En esta situación se contemplan:
  - Rehabilitación del Convento de Santa María de los Reyes.
  
- \* Actuaciones en fase de ejecución de obras, que se referirán a aquellas que se encuentren en cualquier fase del expediente que se produzca con posterioridad a la aprobación del proyecto básico y de ejecución. Se prevé que en esta segunda fase estarán las siguientes:
  - Rehabilitación del Ayuntamiento de Peñarroya Pueblonuevo (Córdoba), Rehabilitación Baños Árabes de Churriana de la Vega (Granada), Rehabilitación Casa de los Aragoneses de Monachil (Granada) y Rehabilitación Ayuntamiento de Écija (Sevilla).

#### **OO.1.5 Mejorar el conocimiento y el fomento de la arquitectura**

Dentro de esta línea se incluyen estudios, inventarios, publicaciones, exposiciones, seminarios, conferencias, ciclos de cine y otros eventos, realizados para valorar el hecho arquitectónico, difundir el patrimonio arquitectónico andaluz y dar cuenta de las actuaciones de construcción y rehabilitación de viviendas y equipamiento público ejecutadas por esta Secretaría y esta Dirección General.

Asimismo, se financian actividades formativas consistentes en subvenciones para becas de formación en la Secretaría General de Vivienda y en la Dirección General de Vivienda y Regeneración Urbana. Por otra parte, se conceden ayudas a las Universidades Públicas Andaluzas para financiar proyectos de investigación en los ámbitos de competencia de esta Secretaría y la concesión de ayudas para otorgar los Premios de Arquitectura de Andalucía.

Para 2025 se prevé además, apoyo financiero a la Asociación Centro Internacional para la Conservación del Patrimonio (CICOP), para la realización del XVII Congreso Internacional de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificado, que se celebrará en Jaén en octubre de 2025.

#### **ACT.1.5.1 Actividades de promoción y difusión en materia de arquitectura**

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:



En el ámbito de las actividades de difusión, se organizarán las exposiciones asociadas a los Premios Andalucía de Arquitectura 2024 en 3 sedes (Sevilla, Málaga y Granada), con posibilidad de ampliar a otras capitales de provincia; la exposición Las Fábricas del Sur en Almería y la posibilidad de incluir a Motril; y la presentación del Libro Ayuntamientos de Andalucía, en las sedes de las Diputaciones provinciales.

Se prevé el inicio de dos proyectos de publicación para la anualidad 2025, incluyendo la revisión de la guía de Arquitectura de capital de provincia por determinar, en función de criterios de antigüedad; y una publicación asociada a los ganadores del premio a la trayectoria profesional de los Premios de Andalucía de Arquitectura 2024.

#### **ACT.1.5.2 Actividades relacionadas con el fomento, la formación y la arquitectura**

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

- \* Actualización de los contenidos del área de arquitectura de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda y la explotación digital del contenido del Inventario de edificios de interés arquitectónico de propiedad pública de carácter local en Andalucía.
- \* Se mantiene el número de becas de formación, investigación y apoyo en los ámbitos de competencia de la Secretaría General de Vivienda y de la Dirección General de Vivienda y Regeneración Urbana.

### **OE.2 Garantizar la ayuda a las mujeres víctimas de violencia de género**

#### **OO.2.1 Garantizar una reserva mínima del gasto de ayudas de alquiler a mujeres víctimas de violencia de género**

Se pretende garantizar una reserva del 2% del importe de las convocatorias de "ayudas de alquiler a personas vulnerables" a mujeres víctimas de violencia de género que las soliciten.

#### **ACT.2.1.1 Ayudas para facilitar el acceso a la vivienda/proporcionar solución habitacional a víctimas de violencia de género**

Las principales iniciativas donde se enmarcan las ayudas de vivienda para víctimas de violencia de género son las siguientes:

- \* Ayudas al alquiler o al precio de cesión, dirigidas entidades del Tercer Sector, que destinen las viviendas o cualquier alojamiento o dotación residencial a víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables.
- \* Ayudas de alquiler a personas víctimas de violencia de género, personas objeto de desahucio de su vivienda habitual, personas sin hogar y otras personas especialmente vulnerables.

Del análisis de los datos de convocatorias anteriores dirigidas a grupos de población vulnerables se puede estimar que, en el conjunto de las dos líneas de acción, se concederán aproximadamente 130 ayudas destinadas a las mujeres víctimas de violencia de género, víctimas de trata con fines de explotación sexual y víctimas de violencia sexual, que se corresponden con un porcentaje del 3,46% del total de las ayudas destinadas a personas especialmente vulnerables.



## **PROGRAMA 43B- ACTUACIONES EN MATERIA ORDENA. TERRIT. Y URBANISMO**

### **6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública**

El programa tiene como objetivo principal el impulso de la ordenación territorial y urbanística a través de la aprobación de su planificación y de los instrumentos de desarrollo de estos, en el marco de los objetivos superiores de sostenibilidad ambiental, económica y social.

Tras la aprobación en 2021 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad de Andalucía (LISTA) y de su reglamento general en 2022, es necesario avanzar en el refuerzo del carácter transversal que caracteriza a la ordenación del territorio, así como en su papel de coordinación del conjunto de políticas sectoriales. En este marco, es también necesario apoyar a los municipios en el impulso de sus instrumentos de ordenación urbanística, tras adquirir competencias plenas en materia de urbanismo con el nuevo cuerpo legal aprobado, con el único límite de los intereses supralocales, sobre los que la Comunidad Autónoma ostenta competencias exclusivas.

El impulso de la ordenación del territorio se realiza con la revisión del principal documento de ordenación a nivel regional, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA). En este instrumento que se revisa se establecen los elementos básicos para la organización y estructura del territorio de la Comunidad Autónoma, siendo el marco de referencia territorial para el resto de planes e instrumentos y para la acción pública en general. Se trata de un documento aprobado en 2006 y que no ha sido anteriormente objeto de modificación o revisión.

El POTA identificó unidades territoriales que constituían los ámbitos de planificación al objeto de analizar fortalezas y debilidades y desarrollar estrategias concretas dirigidas a la reducción de los desequilibrios territoriales de Andalucía. Así, se han elaborado numerosos Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional (POTs), centrándose en aquellas áreas con un mayor dinamismo por ser las que plantean mayores problemas territoriales. En total, se encuentran aprobados un total de 17 POTs, que agrupan al 34,26% de los municipios andaluces (269 municipios) afectando al 65,76% de la población de Andalucía (5.635.147 habitantes). Si a estos datos les sumamos los POTs que se encuentran en tramitación, las cifras ascienden al 41,01% de los municipios (331 municipios) y el 73,28% de la población (6.279.637 habitantes).

El litoral ha sido un elemento central en este esfuerzo planificador, quedando ordenado por un conjunto de 12 POTs, por lo que solo quedan pendientes de planificación dos unidades territoriales para completar la cobertura del litoral: uno de ellos es la aglomeración urbana de Huelva que, no obstante, se superpone con los POTs colindantes del Litoral Occidental de Huelva y del Ámbito de Doñana en la parte de su territorio abierta directamente al mar; la otra unidad es la constituida por la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga, cuyo plan de ordenación del territorio está en redacción, habiendo superado el trámite de información pública, por lo que se encuentra en su última fase de tramitación. Asimismo, se está revisando el POT del Poniente Almeriense aprobado en 2002, cuya revisión ha sido requerida tanto por los ayuntamientos del ámbito como por los agentes sociales y económicos afectados.

Por otra parte, sólo el 12% de los planes subregionales vigentes se desarrollan en ámbitos rurales, porcentaje que se reforzará con los planes en redacción en las sierras de Cádiz y Ronda. Estos planes pretenden contribuir a fijar la población en el territorio, de acuerdo con la Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico y Estrategia frente al desafío demográfico en Andalucía (en tramitación), ya que en estos ámbitos la población ha decrecido en la última década el 3,7% y 7%, respectivamente, y la población mayor de 65 años supera el 18% y el 21%, cifras que en el caso de la Serranía de Ronda son sensiblemente superiores a las de la Comunidad Autónoma (18%).

Estos datos ponen de manifiesto que el 58,99% de los municipios de Andalucía y al 26,72% de su población carecen de instrumento de ordenación territorial de ámbito subregional, lo que, unido a los demostrados esfuerzos y dificultades para la elaboración y tramitación de estos planes en los 30 años de vigencia de la derogada Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía, llevó a recoger en la exposición de motivos de la LISTA la necesidad de revisión del POTA, y a que en el año 2023 el Consejo de Gobierno instara a la



Consejería de Fomento, Articulación Territorial y Vivienda a iniciar esta revisión. Esta actuación, además de dotar al conjunto del territorio andaluz de una figura actualizada que permita dotar de coherencia la actuación pública, erigiéndose en el marco de coordinación de las políticas sectoriales a aplicar en aspectos tan destacados como la lucha contra la despoblación, el cambio climático, la sostenibilidad o la conectividad física y digital, abordará una nueva propuesta de delimitación de ámbitos para la planificación subregional al objeto de agilizar la elaboración y aprobación de estos instrumentos.

A nivel urbanístico, es necesario continuar con el fomento de la redacción de los nuevos instrumentos de ordenación urbanística mediante la creación de mesas de trabajo con los ayuntamientos y, a su vez, finalizar aquellos expedientes iniciados con la LOUA y que continúan su trámite de acuerdo con esta Ley, en virtud del régimen transitorio de la LISTA.

Con el objetivo de agilizar la tramitación de los instrumentos de ordenación urbanística, así como de facilitar su acceso a la ciudadanía, se plantea el objetivo de ahondar en la telematización de los procedimientos y en la difusión de los instrumentos. La necesidad de una plataforma tecnológica que aúne estas y otras funcionalidades deviene de la obligación legal establecida en el art. 11 de la LISTA, que establece el Sistema de Información Territorial y Urbanístico de Andalucía (SITUA) como instrumento de apoyo a la coordinación y toma de decisiones en la política territorial de la Comunidad Autónoma. Se pretende reforzar la seguridad jurídica en las determinaciones de los planes urbanísticos y de ordenación territorial, asegurando su difusión, interoperabilidad, reutilización, transparencia y la comprensión del contenido de los documentos técnicos de ordenación. Este Sistema incluirá, en todo caso, un inventario de los planes de ordenación del territorio y de los instrumentos de ordenación urbanística general.

La aplicación actual está en obsolescencia tecnológica y, por tanto, no puede ser objeto de actualización y mejora. La documentación que se pone a disposición de las administraciones y los ciudadanos tiene un uso muy limitado por realizarse en soportes de difícil legibilidad y nula interoperabilidad. Se concluye la necesidad de avanzar en un nuevo sistema en formato georreferenciado que permita la explotación de los datos y que satisfaga los requerimientos del Decreto-ley 3/2024 de seguir avanzando en la transformación digital de la Administración, como imperativo absoluto en el proceso de modernización que no admite más demoras. En este sentido, es de destacar la oportunidad que ofrece el cambio normativo reciente, que permite diseñar una herramienta a medida para los nuevos instrumentos de ordenación urbanística que se están elaborando en el marco de la LISTA, de ahí la necesidad de avanzar en estos momentos con una apuesta firme en términos de presupuestación y asignación de recursos humanos. Con esta herramienta también se apuesta por la agilización de los procedimientos en los que participa la administración autonómica dentro de la aprobación municipal de instrumentos de ordenación urbanística, al objeto de contribuir a la reducción de sus plazos de tramitación.

De otra parte, en los últimos años se han introducido cambios organizativos y normativos para reforzar el papel de la Inspección y poner fin al urbanismo ilegal en nuestro territorio. Entre ellos, el nuevo marco normativo refuerza las competencias de la Administración Autonómica en materia de disciplina territorial y urbanística, introduciendo el concepto de disciplina territorial como competencia directa de la Comunidad Autónoma. En consecuencia, las principales actuaciones en materia de inspección se han triplicado, con el consiguiente aumento del número de expedientes tramitados.

En este contexto, surge la urgente necesidad de contar con un nuevo tramitador de procedimientos de disciplina territorial y urbanística habida cuenta la inoperancia del tramitador actual, denominado TESEO, implementado hace más de 15 años y cuyos componentes padecen una obsolescencia tecnológica que viene generando problemas de seguridad, compatibilidad e interoperabilidad. Esta obsolescencia viene planteando un riesgo cierto de caída completa del servicio y está anulando la posibilidad de introducir determinados evolutivos (interconexión de sistemas, expediente electrónico, etc) que, a pesar de resultar necesarios, no han podido ser abordados.

Por último, se hace especial mención a la concesión de una subvención para la adecuación y apertura del frente marítimo de la ciudad de Almería, dentro del Programa de Integración Puerto-Ciudad.



## **6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa**

### **OE.1 Conseguir un territorio ordenado y cohesionado**

#### **OO.1.1 Dotar a la Comunidad Autónoma de los instrumentos de planificación territorial para el desarrollo de las políticas autonómicas**

Se pretende dotar a la Comunidad Autónoma de Andalucía de las determinaciones, instrumentos de ordenación y proyectos que, desde la escala supralocal, fijen el modelo y los objetivos territoriales. Esta planificación se plantea en dos niveles: el nivel regional, con la continuación de los trabajos de revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, y el nivel subregional, con el impulso de diversos planes de ordenación del territorio de ámbito subregional, así como sus revisiones o modificaciones.

##### **ACT.1.1.1 Elaboración de propuestas técnicas para la redacción del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)**

Se continúan los trabajos de revisión del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) iniciados en 2023. Tras la elaboración del borrador del plan y el documento inicial estratégico en 2024, se prevén para el 2025 los trabajos técnicos necesarios para la elaboración de la versión preliminar del plan y de su estudio ambiental estratégico, con la que se iniciará la información pública de sus propuestas.

##### **ACT.1.1.2 Elaboración de propuestas técnicas para la redacción de Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional**

Esta actividad engloba todas las labores y trabajos técnicos necesarios para la elaboración, redacción, tramitación y aprobación de nuevos Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional (POT), sus modificaciones o revisiones. Esto incluye fundamentalmente la elaboración de las versiones preliminares de los planes junto con sus documentos ambientales, su adaptación al resultado de la información pública y audiencia a los ayuntamientos de sus ámbitos, su adaptación a los informes sectoriales y la elaboración de las versiones finales de los planes incluyendo las condiciones de sus declaraciones ambiental estratégicas, hasta su aprobación, en su caso.

##### **ACT.1.1.3 Elaboración y desarrollo de actuaciones previstas en los Planes de Ordenación del Territorio y en los parques metropolitanos**

Mediante esta actividad se contemplan la elaboración y tramitación hasta su aprobación de instrumentos de planificación previstos en los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional.

Asimismo, se incluyen las actuaciones de gestión ordinaria y mantenimiento de los Parques Metropolitanos adscritos a la Consejería, de El Alamillo (Sevilla) y Marisma de Los Toruños y Pinar de La Algaida (Cádiz), englobando tareas de seguridad, vigilancia, jardinería y organización de actividades en los mismos para un mayor disfrute por parte de la ciudadanía.

#### **OO.1.2 Desarrollar, impulsar y agilizar la planificación urbanística**

Este objetivo operativo va encaminado a desarrollar, impulsar y agilizar la planificación urbanística de los



distintos municipios de Andalucía. Para ello se llevarán a cabo distintas actuaciones en el marco de las competencias y funciones atribuidas a la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana y sus Delegaciones Territoriales.

Se pretende contribuir al impulso de nuevos instrumentos de ordenación urbanística general en el marco de la LISTA, promoviendo la transición al novedoso sistema de planes del nuevo marco normativo. A su vez, se plantea la culminación de los Planes Generales de Ordenación Urbanística ya iniciados y que continúan su tramitación según lo dispuesto en la DT 3ª de la LISTA, incluyendo las revisiones o modificaciones de los existentes, así como de los planes con incidencia supralocal o que desarrollan planes territoriales, competencia de la administración autonómica.

#### **ACT.1.2.1 Iniciativas de impulso y fomento de la redacción de instrumentos de ordenación urbanística**

Las competencias en materia de urbanismo corresponden a los ayuntamientos. Como apoyo a éstos, la administración autonómica desarrolla tareas de impulso y fomento de la redacción de los planes urbanísticos, en particular de los instrumentos de ordenación urbanística general. Para esta función, el artículo 116 del reglamento general de la LISTA contempla la constitución de mesas de trabajo interadministrativas para agilizar el procedimiento de aprobación de los instrumentos, contribuyendo al objetivo de agilizar las tramitaciones hasta la aprobación definitiva de los mismos por los municipios mediante un acompañamiento técnico en el proceso.

#### **OO.1.3 Potenciar la actividad en materia de inspección de ordenación del territorio y urbanismo. Desarrollar nuevas líneas de actuación**

Con este objetivo operativo se persigue potenciar el ejercicio de las potestades que en disciplina territorial y urbanística corresponden a la Comunidad Autónoma. Con ello, se garantiza el principio de legalidad y los principios de sostenibilidad social, ambiental y económica que persigue la nueva normativa andaluza, en especial evitar la formación de nuevos asentamientos en suelo rústico.

Para poner fin al urbanismo ilegal, se realizarán visitas de inspección, garantizando una presencia constante en el territorio, y se tramitarán expedientes de restablecimiento de la legalidad y sancionadores, ordenando el precinto de usos ilegales que se produzcan en garantía del interés público urbanístico. Para mejorar la eficacia de la inspección, se contará con medios digitales de visualización del territorio.

Al mismo tiempo, continuará la colaboración con juzgados y tribunales del orden penal mediante la emisión de informes periciales solicitados en materia de urbanismo y ordenación del territorio.

#### **ACT.1.3.1 Desarrollo de las competencias en materia de disciplina territorial y urbanística y de actuaciones del Plan Gral de Inspección**

La aprobación de un nuevo Plan General de Inspección Territorial y Urbanística exige realizar las actuaciones oportunas para dar cumplimiento a las líneas prioritarias de intervención fijadas, entre las que destacan el control de nuevos asentamientos en suelo rústico; el control de nuevos usos residenciales en ámbitos de Planes Especiales de adecuación ambiental y territorial; el efectivo cumplimiento de la ordenación territorial; el seguimiento de la ejecución de medidas de restablecimiento de la legalidad y sancionadoras; y la colaboración con las Diputaciones para la asistencia a las corporaciones municipales, con prioridad a municipios de menos de 1.000 habitantes.



Todo ello, exigirá una mayor presencia en el territorio y un mayor seguimiento de la ejecución de resoluciones de restablecimiento de la legalidad, con el consiguiente aumento del número de demoliciones a efectuar.

## **OE.2 Mejorar la formación en materia de urbanismo, ordenación del territorio e igualdad**

### **OO.2.1 Dotar de herramientas y formación al personal en materia de ordenación del territorio y urbanismo**

Se pretende propiciar modificaciones sustantivas en los procedimientos y procesos de trabajo de las administraciones públicas y de los distintos actores que requieren de sensibilización y formación. Para ello, es fundamental la difusión de las herramientas que la administración de la Junta de Andalucía desarrolla en materia de igualdad en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística.

Dentro de los principios rectores del Plan Estratégico para la Igualdad de Mujeres y Hombres de Andalucía 2022-2028, se recoge la necesidad de impulsar los niveles de participación de las mujeres en escenarios donde se toman decisiones para el conjunto de la población, en línea con el Objetivo Estratégico 2 “Garantizar la participación y presencia de las mujeres en la vida política, económica, cultural y social...”. En este contexto, se entiende necesario facilitar la formación del personal de las administraciones públicas municipales, para que en la planificación urbanística se promueva la presencia de mujeres tanto en la fase de elaboración del plan como de aportaciones mediante una participación ciudadana efectiva.

#### **ACT.2.1.1 Estudios y trabajos técnicos en materia de género, relacionados con la ordenación del territorio y urbanismo**

Se considera necesario avanzar en una reflexión específica de la incorporación de la dimensión de género en los instrumentos de ordenación urbanística, teniendo en cuenta el impacto de los roles de género en el uso diferenciado del territorio y las ciudades por mujeres y hombres.

Existen estudios que evidencian que, a pesar de estar regulados, los procesos participativos presentan déficits a la hora de garantizar que el conjunto de la ciudadanía es incluido en los mismos. La participación de las mujeres, y especialmente de los grupos sociales con menor visibilidad en la esfera pública, tiende a ser menor, al no incorporar expresamente mecanismos para promoverla. Para ello, es necesario reflexionar más allá del marco de la participación pública reglada, diseñando procesos participativos específicos en función de las características específicas de los ámbitos de ordenación.

Para ello, se plantea profundizar en una herramienta técnica que analice, desde la óptica de la participación, la composición de los equipos técnicos que elaboran los instrumentos de ordenación urbanística, la dirección que se realiza desde los municipios y las posibilidades de procesos participativos ampliados y diseñados ad-hoc al objeto de promover una integración efectiva de las perspectivas de género en la planificación y diseño de las ciudades a través del planeamiento urbanístico. Posteriormente, se plantea difundir esta herramienta mediante una iniciativa formativa dirigida principalmente al personal de las administraciones locales.

## **PROGRAMA 51A- INFRAESTRUCTURAS VIARIAS**

### **6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública**

Es responsable del programa presupuestario 51A, la Dirección General de Infraestructuras Viarias, órgano de



planificación, gestión y desarrollo de las competencias en materia de carreteras y demás infraestructuras viarias.

El Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad (PITMA 2030), aprobado por Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, realiza un diagnóstico de la situación de partida. Las infraestructuras viarias siguen siendo hoy en día el principal soporte de la movilidad en Andalucía, tanto de personas como de mercancías.

La red actual de carreteras en Andalucía supera los 23.000 km, de las que 10.554 km son de titularidad de la Junta de Andalucía, 3.563 km del Estado y el resto de las administraciones locales. En su conjunto, y viendo la evolución en las últimas décadas, cabe decir que se han alcanzado unos indicadores, en cuanto a densidad y calidad, semejantes a las del resto de España y de la Unión Europea, lo que no debe ocultar la persistencia de algunas áreas que aún presentan deficiencias de accesibilidad.

La red de carreteras autonómica, con una longitud superior a los 10.500 kilómetros, 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. Considerando la distinta funcionalidad de las carreteras en relación con el tipo de desplazamientos o itinerarios que soportan, se reparten jerárquicamente en cuatro categorías: Red Básica Estructurante, Básica de Articulación, Red Intercomarcal y Red Complementaria.

Las infraestructuras viarias autonómicas, por su capilaridad en el territorio, garantizan el acceso a zonas interiores rurales, de poblaciones diseminadas, donde se está produciendo un proceso de despoblación. Frente al desafío que plantea la pérdida de población en estas zonas, las inversiones en la red de carreteras pueden aumentar la actividad económica a través de la mejora en la accesibilidad a bienes y servicios generalmente prestados en otras poblaciones, así como dar salida a producción agraria estacional y facilitar el acceso del turismo interior. La mejora de infraestructuras en estos ámbitos favorece un desarrollo económico solidario y territorialmente equilibrado.

Este amplio patrimonio viario configura una extensa malla que interconecta entre sí los nodos poblacionales secundarios y terciarios, y estos con los centros regionales y con los itinerarios estatales y de 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 garantizando un servicio de calidad al usuario y en adecuadas condiciones de seguridad vial.

La red viaria andaluza es la segunda en extensión, solo superada por la de Castilla León, y la primera si consideramos la longitud de calzadas destinadas a la circulación, ya que la extensión de autovías y vías de doble calzada es elevada, superando los 1.000 kilómetros, lo que incrementa los costes de conservación por kilómetro.

A ello se suma, como otra singularidad, la elevada altitud a la que se encuentra un alto porcentaje de su red, lo que conlleva necesidades adicionales en medidas de vialidad invernal. Las carreteras con cota superior a los 1.000 metros de altitud suman más de 1000 kilómetros, que se concentran principalmente en la provincia de Granada, incluyendo tramos de las autovías A-92 y A-92N.

Las infraestructuras cuentan con una serie de externalidades negativas (congestión, emisiones, calidad del aire, ruido, seguridad vial, fragmentación de hábitats, etc), sobre todo en ámbitos urbanos, que pueden ser reducidas con diversas acciones.

Por otra parte, en lo que se refiere a la construcción de nuevos tramos de carretera, se observa que la dotación de vías de gran capacidad ha alcanzado unos apreciables niveles de densidad y calidad tras la acción realizada en los últimos dos decenios tanto por la Administración General del Estado, como por la Junta de Andalucía. Sin embargo, persisten itinerarios de largo y medio recorrido de conexión con el exterior, así como de comunicación entre los principales centros andaluces, cuyo trazado está actualmente incompleto.

De la misma forma, pese a las actuaciones de mejora de trazado en carreteras convencionales, realizadas en las últimas décadas, quedan aún numerosos tramos sobre los que se puede actuar: hay todavía 1.169 kilómetros de carreteras secundarias que presentan una anchura de calzada inferior a 5 metros y múltiples tramos donde son mejorables otros parámetros de trazado en planta (curvas) y alzado (pendientes). En la red de carreteras de una



calzada hay pues un amplio margen de mejora pudiendo potencialmente intervenir mediante la ejecución de acondicionamientos, variantes de población, mejoras puntuales de trazado y sección, ensanches de carreteras, etc., para adecuar las características de trazado, de manera progresiva y en función de las disponibilidades presupuestarias, a los estándares de calidad propuestos actualmente por la normativa técnica vigente, redundando en la calidad y seguridad vial de la circulación y la mejora de tiempos de acceso a servicios y bienes.

## **6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa**

### **OE.1 Incrementar la sostenibilidad del sistema de infraestructuras viarias**

#### **OO.1.1 Completar y mejorar la Red Autonómica de Carreteras de Andalucía**

Mejora de la red de carreteras de Andalucía mediante actuaciones de seguridad vial y de dotación de recursos para infraestructuras en las mismas, en el marco del Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021-2030, aprobado por Decreto 540/2022, de 2 de noviembre.

##### **ACT.1.1.1 Actuaciones relacionadas con las obras en grandes ejes viarios**

Continuar dotando de vías de altas prestaciones los itinerarios de medio y largo recorrido y de conexión con las redes transeuropeas de transportes para mejorar el acceso a los mercados europeos, la competitividad de la economía andaluza y el fomento del empleo.

El objetivo es completar la malla viaria de la Red de Gran Capacidad Autonómica en desarrollo del Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA 2030), para facilitar el acceso y conexión de centros de producción y poblacionales, incrementando sus potencialidades de crecimiento y desarrollo y articulando el territorio. El PITMA continúa estableciendo entre sus propuestas de actuación seguir dotando de vías de altas prestaciones los itinerarios de medio y largo recorrido y de conexión con las redes transeuropeas de transportes para mejorar el acceso a los mercados europeos, la competitividad de la economía andaluza y el fomento del empleo.

Durante 2025, se iniciará la ejecución de la ampliación de capacidad de la A-483 de Almonte-El Rocío, la Fase 1 de la Ronda Norte de Córdoba y el acondicionamiento de la A-348 desde la N-323 a Lanjarón, Tramo: P.K. 3+800 – Lanjarón y la mejora integral y paisajística de la carretera A-395 de acceso a Sierra Nevada. Además, conforme se vayan culminando los proyectos y su tramitación ambiental, se licitarán las obras del desdoblamiento de la A-356 desde la Barriada del Trapiche a Vélez Málaga, la construcción de la Autovía del Olivar A-316 tramo Martos intersección A-6051 en su primera fase, la plataforma reservada BUS-VAO de la A-404 (PK 22,3 – PK 24,6) en Alhaurín de la Torre y la duplicación de la A-491 (Rota Chipiona) Fase 1. Continuarán durante este año la redacción de los proyectos de la Autovía Málaga-Campillos y Ronda tramo Casapalma - Cerralba y el enlace de la A-92 y la A-44 en Granada.

##### **ACT.1.1.2 Actuaciones para dotar a la red de carreteras de mayor capacidad, accesibilidad y adecuación al entorno**

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

- \* Actuaciones de mejora de la red de carreteras en ámbitos urbanos y metropolitanos con actuaciones de aumento de capacidad y adecuación al entorno.



- \* Mejora de trazado mediante su acondicionamiento, aumento de capacidad, variantes de trazado y de población, mejora puntual de trazado o ejecución de nuevos tramos, que redundarán en un incremento de la accesibilidad y mejora de conexión de los núcleos secundarios y terciarios con las redes de mayor jerarquía, Red de Gran Capacidad y Redes Transeuropeas de Transporte.

Durante 2025 se finalizarán una serie de obras iniciadas previamente, como es el caso de las siguientes:

- \* Concluirán las actuaciones contempladas en la Inversión Territorial Integrada (ITI) de Jaén: Construcción de nuevo Puente del Aguadero en la A-317, y Mejora de las carreteras A-311.
- \* Se pondrán en servicio las obras de acondicionamiento y urbanización de márgenes de la carretera A-7176 "De Marbella a Istán". Tramo: Intersección a la antigua N-340 hasta la autovía del Mediterráneo A-7.
- \* En el marco del Componente 1 "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos" del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), finalizarán las obras de aumento de capacidad en la Plataforma Reservada de La Zubia (Granada) y el acondicionamiento de la travesía de la A-7000 en Málaga. Se iniciarán las obras de la Plataforma Reservada carril BUS-VAO en la A-357 desde el P.K. 67 hasta la entrada de Málaga (Avenida Blas Infante) y de la segunda fase de la remodelación de la Ronda del Marrubial en Córdoba.
- \* Concluirán las obras de acondicionamiento de la A-348 desde la N-323 a Lanjarón, tramo: Tablete - pk 3+800, con financiación de fondos europeos FEADER.
- \* Finalizarán las obras de la Variante Zona Costera de Mojácar 2ª Fase en Almería.
- \* La variante de Las Angosturas en la A-333, Priego de Córdoba.
- \* La mejora y rehabilitación del puente de Villa del Río sobre el Guadalquivir en la A-3101;

Igualmente se iniciaran las siguientes obras financiadas con fondos FEADER:

- \* Nuevo acceso a la A-397, Paraje Conejeras, en Parauta e Igualeja, Málaga.
- \* Mejora de la A-1175 (Embalse Benínar – Turón).

### **ACT.1.1.3 Redacción de proyectos y estudios de carreteras para la mejora de la Red Autonómica de Andalucía**

La realización de las actuaciones incluidas en la planificación de carreteras, así como la construcción, explotación y mantenimiento de la red existente precisa de la redacción de estudios, anteproyectos y proyectos para la elección de alternativas de trazado idóneas y diseño constructivo de las mismas. La asistencia técnica en materia de carreteras incluye un amplio abanico de actuaciones como los servicios de mantenimiento del Sistema de información de Carreteras de Andalucía, estudios sobre el estado del firme, la auscultación de las estructuras, estudios sobre el tráfico, velocidades, accidentalidad, etc.

Dentro de las actuaciones financiadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia estará en ejecución un contrato de "Digitalización para la gestión de la conservación de la red de carreteras e información al usuario" para avanzar en la creación de un "gemelo digital" de la red de carreteras.



El Presupuesto para 2025 incluye partidas destinadas a la redacción de proyectos y estudios actualizados para poder acometer futuras obras. De esta forma se incrementará el Banco de Proyectos con nuevos estudios de carreteras de los que podemos destacar los siguientes, que comenzarán, continuarán, o finalizarán en el transcurso del año 2025, entre otros:

- \* Mejora de Seguridad Vial de la A-483, Tramo: Variante El Rocío - Matalascañas, T.M. Almonte (Huelva).
- \* Autovía del Olivar A-316. Tramo: Martos - Intersección A-6051 (Jaén). Fase II.
- \* Mejora de Seguridad Vial de la A-8053, Venta El Cruce a Isla Mayor (Sevilla).
- \* Autovía del Olivar. Variante de Cabra.
- \* Ronda Norte de Pozoblanco. A-423.
- \* A-402 Variante Alhama - Conexión Ventas De Zafarraya.
- \* Variante de Armilla, Churriana y Las Gabias en Granada.
- \* Mejora carretera A-397. Ronda - San Pedro.
- \* Adecuación del enlace entre la A-92 (PK 241) y la GR-30. T.M. Albolote (Granada).
- \* Mejora de la conexión entre la 2ª circunvalación de Granada (enlace 134 de la A-44) y el parque tecnológico de Escúzar a través de la A-338 y la variante de la Malahá (Granada).
- \* Autovía A-357. tramo: Casapalma - Cerralba (Ronda - Málaga – Campillos).
- \* Duplicación de la A-491 (Rota Chipiona) Fase 1.
- \* Aumento de capacidad de la A-384. tramo: puerto seco - A-92 (Málaga).
- \* Variante de Constantina en la carretera A-455 (Sevilla).
- \* Enlace de Montequinto en el pk 2+600 de la ctra. A-376.
- \* Autovía del Almanzora (A-334). Tramo: Olula del Río (enlace carretera A-349) – Fines (enlace Fines).
- \* Duplicación de la A-367 entre los PPKK 36+820 y 40+800 en Ronda. (Ronda-Málaga-Campillos).
- \* Proyecto de construcción en carretera A-357, tramo Cerralba-Zalea. (Ronda-Málaga-Campillos).
- \* Mejora de Seguridad Vial de la carretera A-308 Mediante Aumento De Capacidad (2+1).
- \* Variante de Ubrique (Fase I).
- \* Acceso Norte a Almería desde la A-7.
- \* Mejora A-6000, Villagordo-Mengibar.
- \* Mejora de acceso a Aljaraque en la A-492.
- \* Acondicionamiento de la carretera A-358 (Vías Lentas) en Berja (Almería).
- \* Acondicionamiento A-306, fase 2 (Jaén) y 3 (Córdoba).
- \* Acondicionamiento de la A-311, fase 2 (Jaén).
- \* Conexión del Acceso Norte a Sevilla con Alcalá del Río.
- \* Distribuidor norte de Jaén.
- \* Anteproyecto para ampliación de capacidad del acceso a Baeza desde la A-316.
- \* Estudio previo de mejora de acceso a Torredonjimeno (Jaén).
- \* Estudio previo para mejora puntual de trazado de carretera A-354 en Alozaina.
- \* Mejora de SV en A-331 Lucena-Rute.
- \* Acondicionamiento carretera A-3278 en Valsequillo.
- \* Mejora de capacidad de la carretera A-384 (Arcos de la Frontera - Bornos).
- \* Estudio previo para mejora puntual de trazado de la A-405 en Jimena de la Frontera.
- \* Variante de Utrera en la A-394.
- \* Estudio previo para la nuevo acceso a Isla Cristina.
- \* Nuevo acceso a la Línea de la Concepción.

#### **OO.1.2 Mantener y mejorar la calidad y seguridad vial en la Red de Carreteras de Andalucía**

La red de carreteras autonómica presenta una extensión superior a los 10.500 kilómetros matriculados, y requiere de una acción continua de conservación con el fin de garantizar que el transporte por carretera, esencial para la mayor parte del territorio, en especial para las ciudades medias y comarcas rurales, se



continúe prestando en condiciones de comodidad, eficiencia y seguridad vial.

El progresivo incremento del patrimonio viario y envejecimiento de las infraestructuras hace necesario que se aumenten las actuaciones de mantenimiento y de seguridad vial. En 2025 se pretende continuar destinando esfuerzos a estos conceptos.

La conservación de carreteras es una labor continuada en el tiempo que engloba una amplia tipología de actuaciones entre las que encontramos: la gestión integral de tramos de carreteras, actuaciones de seguridad vial, rehabilitación y refuerzo de firmes, mejora de pavimento, elevación de rasante, modificación de intersecciones, actuaciones sobre estabilidad de taludes, mejora de drenaje, reordenación de accesos a carreteras, control de maleza en las márgenes, realización de plantaciones, poda de masa vegetal en medianas de autovías, señalización, sistemas de balizamiento y defensas, etc.

El objetivo sigue siendo que el patrimonio viario de competencia autonómica continúe preservándose de manera adecuada, desarrollándolo y ordenándolo para que la movilidad de viajeros y mercancías por infraestructuras viarias siga llevándose a cabo de manera eficiente, en condiciones adecuadas de calidad y seguridad vial, ayudando a impulsar el desarrollo de las actividades económicas.

#### **ACT.1.2.1 Acciones de conservación, seguridad y sostenibilidad ambiental en la red autonómica de carreteras**

Ante la ampliación del patrimonio viario y su envejecimiento por uso y exposición a fenómenos naturales, las actuaciones de conservación exigen una continuidad en el tiempo e incrementar progresivamente su importe. En 2025 comenzarán las actuaciones de mejora de seguridad vial financiadas con el Programa Andalucía FEDER 2021-2027. Igualmente, en 2025 finalizarán algunas actuaciones comenzadas en 2024 con el que se llevan a cabo el proyecto piloto de pavimentos sostenibles e inteligentes para reducción del consumo de combustibles y emisión de gases por el tráfico.

La experiencia piloto con pavimentos sostenibles tiene como objetivo evaluar la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en cada tramo de carretera donde se actúe y confirmar que estos pavimentos innovadores más respetuosos con el medio ambiente, son de aplicación a la mejora del firme de toda la red autonómica, incluida la de mayor rango y tráfico, redundando en el ahorro de combustible, la reducción de emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero a la atmósfera. La mejora de la regularidad superficial y el tratamiento adecuado de la textura superficial de los pavimentos, junto con la mejora de los métodos constructivos puede reducir significativamente las emisiones de CO2 en carreteras.

Aparte de las actuaciones financiadas con fondos europeos, las principales partidas presupuestarias destinadas a mantenimiento de infraestructuras viarias, correspondientes a fondos propios, seguirán estando destinadas al aseguramiento de la vialidad en la red de carreteras mediante los contratos de servicios de diversas operaciones de conservación, conocidos como "conservaciones integrales", así como a las actuaciones de seguridad vial, mejora del firme y control de la vegetación.

Como consecuencia del cambio climático las actuaciones de emergencias generadas por las lluvias torrenciales son más frecuentes. Esta Dirección General deberá acometer las actuaciones necesarias para el mantenimiento de la red en condiciones de seguridad suficientes.

Como actuaciones destacables para el año 2025, se indican las siguientes:

- \* La Red de Carreteras Autonómicas de Andalucía, dividida en 36 ámbitos geográficos, tendrá asegurada su vialidad mediante los contratos de servicios de diversas operaciones de conservación de carreteras. Para ello continúan los contratos actualmente en ejecución y se iniciarán 21 nuevos contratos para



mantener la actividad en dichas áreas, continuando la ejecución los restantes.

- \* El Proyecto piloto de pavimentos sostenibles e inteligentes para reducción del consumo de combustibles y emisión de gases por el tráfico, se ha prorrogado al Marco 2021-2027, financiado con fondos FEDER, contribuyendo a la reducción de las emisiones de CO2 en carreteras a través de la mejora de la regularidad superficial y el tratamiento adecuado de la textura superficial de los pavimentos, junto con métodos constructivos de menor temperatura y reutilización de materiales. Estas actuaciones se llevarán a cabo con Materiales Asfálticos Sostenibles, Automatizados e Inteligentes (MASAI):
  - Pavimentos Asfálticos Sostenibles (Masai) en carretera A-92 (Almería). P.K. 326+700 al 375+300.
  - Refuerzo de Firme en la A-92 Tramos: del P.K. 244 al 256 y del P.K. 269 Al P.K. 273.
- \* Para la prevención de incendios y la mejora de la visibilidad, continuarán los actuales contratos de control de la vegetación en los márgenes de carreteras así como Plantaciones y Podas.
- \* Se iniciarán los nuevos contratos para la elaboración de los planes de aforo en la red de carreteras, estudio de velocidades y niveles de servicio de las mismas, estudios de accidentalidad y cálculo y análisis de los tramos de concentración de accidentes y elaboración del programa de seguridad vial.
- \* Se iniciarán las actuaciones de elaboración de mapas estratégicos de ruido y plan de acción de carreteras 4ª fase.
- \* Continuarán las actividades del contrato de servicios de inspección y seguimiento de estructuras de la red autonómica de carreteras.
- \* Se participará en el programa LIFE con el proyecto LYNX CONNECT, contribuyendo a la desfragmentación de hábitats, protección del lince ibérico y reducción de accidentalidad por atropello de fauna.
- \* Actuaciones de seguridad vial en la red de carreteras: En 2025 se iniciará la ejecución de varias actuaciones financiadas con el Programa Andalucía FEDER 2021-2027. Las actuaciones que se financien tendrán en cuenta los Tramos de Concentración de Accidentes, tramos que presentan una accidentalidad superior a la media y tramos con un riesgo potencial para la seguridad vial:
  - Mejora de seguridad vial (en adelante SV) y reordenación de accesos de la A-348 (PK 120+840 - 122+140) Alhama de Almería.
  - Conversión a glorieta de intersección en P.K. 1+100 de la carretera A-358 y reordenación de accesos mediante vías de servicio (Berja).
  - Mejora puntual de trazado en la carretera A-325 entre la A-92 y Fonelas (Granada).
  - Mejora de SV en la A-315 (PK 0+000 - PK 8+348), Torreperogil.
  - Mejora de SV en la A-367 (Reordenación de accesos PK 36+200 - PK 36+820), Ronda.
  - Mejora de SV y reordenación de accesos a La Rambla (A-3133).
  - Mejora de SV en la A-3177, Intersección de acceso a Añora (PK 4+770), Córdoba.
  - Mejora SV en la A-378 (Osuna - Martín de la Jara) en su primera fase.
  - Mejora de SV en la A-405 (PK 32+500 - 38+500), Jimena de la Frontera y Castellar de la Frontera.
  - Mejora de SV en la A-2003 mediante iluminación de la vía ciclopeatonal (PK 2 - PK 4), Cádiz.
  - Mejora SV de la A-383 Polígono El Zabal (La línea de la Concepción).
  - Mejora de SV mediante nueva glorieta en la A-499 (PK 8+250), acceso a Villablanca.
  - Mejora de SV en la A-472 (PK 22), intersección con la HU-6109 y acceso a Manzanilla (Huelva).



- \* Además, conforme se vayan culminando los proyectos y su tramitación ambiental, se licitarán las obras de:
  - Mejora de la Funcionalidad y Seguridad Vial de la A-457 (Carmona - Lora del Río).
  - Glorieta en la A-370 (PK 9+750 - PK 10+050) (Garrucha).
  - Remodelación de la intersección de acceso al Polígono La Marcoba en la A-4100 (Guadix).

### **OO.1.3 Propiciar un mayor uso del transporte en bicicleta mediante la ejecución de vías ciclistas**

Se pretende el desarrollo de las previsiones de redes de vías ciclistas contenidas en el Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA 2030) con apoyo de la cofinanciación del Programa Andalucía FEDER 2021-2027.

El sector del transporte es uno de los sectores de mayor consumo de energía. Por consiguiente, se pretende promover la movilidad urbana y metropolitana multimodal sostenible, en aras de conseguir unos sistemas de transporte más inclusivos, sostenibles y eficientes y reducir las externalidades negativas del transporte (congestión, emisiones, calidad del aire) potenciando la movilidad ciclista.

Las actuaciones se desarrollarán, en dominio público viario autonómico segregando el tráfico ciclista del tráfico de vehículos automóviles, con la consiguiente mejora en materia de Seguridad Vial, fomentando una movilidad sostenible, saludable, con reducción de la contaminación y orientada tanto a los desplazamientos diarios como a los de uso turístico y ocio.

#### **ACT.1.3.1 Ejecución de obras correspondientes a vías ciclistas de las redes autonómica y metropolitana**

Medidas y principales líneas de trabajo:

Las actuaciones de vías ciclistas desarrolladas desde la Dirección General de Infraestructuras Viarias están asociadas a la red de carreteras autonómicas con el fin de mejorar la seguridad vial y desarrollar una red ciclista que contribuya a fomentar el uso de este medio de transporte, con sus consiguientes beneficios en materia de reducción de emisión de ruidos y gases contaminantes, y la realización de actividades saludables.

En 2025 se continuarán las actuaciones de fomento de movilidad ciclista activa en entornos metropolitanos con financiación del Programa Andalucía FEDER 2021-2027, estarán en ejecución las obras de las siguientes actuaciones:

- \* Vía ciclopeatonal en la A-8063 entre Tomares y Castilleja de la Cuesta (Sevilla).
- \* Pasarela Ciclopeatonal en A-398 P.K. 6+000. Carretera Torreblanca – Mairena del Alcor (Sevilla).
- \* Pasarela Ciclopeatonal sobre la A-355. De Casapalma a Marbella P.K. 5+900. T.M. de Coín.
- \* Acondicionamiento de la travesía de Coín en la A-7059.

En el marco del Componente 1 "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos" del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), con fondos Next Generation EU, estarán en ejecución las obras de las siguientes actuaciones:

- \* Vía ciclista que une la A-7076 con el Parque Tecnológico de Andalucía (Málaga).
- \* Vía ciclopeatonal en la A-7052 en Cártama (Málaga), de conexión entre las urbanizaciones Atalaya y



Doña Ana.

- \* Carril Bici de la A-2003 entre Jerez y La Barca de la Florida.

## **PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE**

### **6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública**

Los responsables del programa presupuestario 51B, son la Dirección General de Movilidad y Transportes, órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, y la Dirección General de Infraestructuras del Transporte, órgano de gestión y desarrollo en materia de infraestructuras de los transportes.

Con el objetivo de integrar las actuaciones que deriven de esta nueva planificación en el nuevo marco global se realiza un enfoque basado en las directrices establecidas en la Agenda 2030 y otras regulaciones de carácter nacional y regional, y especialmente en aquellos objetivos de desarrollo sostenible relacionados directa o indirectamente con la movilidad sostenible, prestando especial atención a los efectos de mitigación del cambio climático.

Dentro de este enfoque, se establecen dos Objetivos de Desarrollo Sostenible, el 3 y el 11 están directamente relacionados con el transporte, aunque un tercero, el 9, también se relaciona de forma indirecta. Por un lado, la meta 11.2 cuenta con el objetivo de proporcionar en 2030 acceso a los sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante el crecimiento del transporte público, con especial atención a la necesidades de las personas en situaciones vulnerables; y por otro lado, la meta 3.6, establece la necesidad de reducir a la mitad el número de muertes y las lesiones por accidentes de tráfico en el mundo. Por su parte, la meta 9.1 establece entre sus objetivos el desarrollo de la calidad del transporte mediante una infraestructura fiable, sostenible y resistente, asequible y equitativo para todos.

El Plan de Acción de Movilidad de la Unión Europea (UE), estableció en 2009 que "los sistemas de transporte urbano y periurbano son componentes del sistema de transporte europeo y, como tales, forman parte integrante de la Política Común de Transporte" y que "otras políticas de la UE (cohesión, medio ambiente, salud, etc.) no pueden alcanzar sus objetivos" si no se tienen en cuenta las características y especificidades urbanas y de las áreas metropolitanas.

En la revisión del Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea (Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transporte competitiva y sostenible, COM 2011, 144 final) se expresa que el sistema de transporte no es sostenible y se aboga por un cambio de paradigma.

Dentro del capítulo III del citado Libro Blanco se considera necesaria, "una estrategia mixta que incluya ordenación del territorio, regímenes de tarificación, servicios de transporte público eficientes e infraestructuras para los modos no motorizados y para la carga/repostado de los vehículos no contaminantes, con el fin de reducir la congestión y las emisiones".

Por su parte, el VIII Programa de Acción de Medio Ambiente de la UE (2022-30), que entró en vigor en mayo de 2022 dentro de su objetivo prioritario 6 propugna por el fomento de los aspectos medioambientales de la sostenibilidad, y la reducción significativa de las principales presiones climáticas y medioambientales asociadas a la producción y el consumo de la Unión, en particular, en los ámbitos de las infraestructuras y la movilidad.

El Pacto Verde Europeo presentado el 11 de diciembre de 2019, establece una hoja de ruta para dotar a la UE de una economía sostenible. Este Pacto tiene como objetivo, entre otros, facilitar alternativas sanas, accesibles, sostenibles y limpias a la población y, para ello, marca como meta reducir en un 90% las emisiones procedentes del transporte. El desarrollo de este Pacto exigirá que transformemos los retos climáticos y medioambientales en oportunidades 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.

La Directiva relativa a la "Promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes", adoptada por el Parlamento Europeo y el Consejo en junio de 2019 (Directiva UE 2019/1161 de 20 de junio de 2019), promueve soluciones de movilidad limpia en las licitaciones de contratación pública, proporcionando un impulso sólido a la demanda y un mayor despliegue de vehículos de bajas y cero emisiones.

El "Marco sobre clima y energía para 2030", tiene como eje fundamental la apuesta europea de reducir al menos un 55% de los gases con efecto invernadero (desde los niveles de 1990), mejorar el 32,5% de la eficiencia energética y producir al menos un 32% de la energía con fuentes renovables.

El sector del transporte es el causante del 27% de las emisiones de gases efecto invernadero, y de ese 27% el 93% procede del modo carretera. Por tanto, para reducir drásticamente las emisiones, deben realizarse acciones para disminuir las emisiones de gases de efecto invernadero.

En el ámbito nacional, como principales referentes cabe destacar:

La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, que cuenta con una sección específica (artículos 99-106) sobre Movilidad Sostenible con principios, objetivos e indicaciones expresas sobre el fomento y la financiación de planes, programas e inversiones de sistemas de movilidad, en particular pública y colectiva, de bajo coste social, económico, ambiental y energético, recurriendo en lo posible a la modernización tecnológica y uso eficiente de los medios de transporte.

La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 que fue aprobada por Consejo de Ministros el 10 de diciembre de 2021, es el marco estratégico que recoge las líneas directrices y medidas en las áreas prioritarias de actuación cuya aplicación permita avanzar hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Las estrategias de movilidad deben abordar no sólo los problemas de la congestión, sino también el problema de las variables que la acompañan, es decir, la solución debe ser integral y coherente en todos los términos asumiendo la complejidad que ello supone.

La Estrategia efectúa un diagnóstico de la movilidad en España que pone el acento en la creciente importancia de los costes externos del transporte, especialmente en las ciudades. Se alude a la energía consumida por el sector del transporte, siendo este uno de los principales responsables del crecimiento de las emisiones de gases con efecto invernadero; y al deterioro de la calidad del aire, especialmente en el ámbito urbano. Asimismo, se produce un deterioro de la salud de la población debido al ruido producido por el tráfico, a la sedentarización producida por los nuevos hábitos sociales, y a los efectos deletéreos de la contaminación asociada al tráfico. Otro efecto del transporte es la siniestralidad y las víctimas causadas por los accidentes del tráfico urbano, siendo también significativo el tiempo perdido en atascos además de las repercusiones económicas en el sector productivo.

El Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030, define los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, de penetración de energías renovables y de eficiencia energética. Determina las líneas de actuación a desarrollar, minimizando los costes y respetando las necesidades de adecuación a los sectores más intensivos en CO<sub>2</sub>. Es un documento programático que está en fase de evaluación por la Comisión Europea.

En el ámbito andaluz:

El Consejo de Gobierno, mediante Acuerdo de 2 de noviembre de 2022, aprobó el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, con un marco temporal hasta 2030.

Este Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2030 constituye el instrumento para concretar las políticas en materia de Infraestructuras y sistemas de transporte, con inclusión de los objetivos a conseguir para los distintos modos de transporte relacionados con la sostenibilidad del sistema productivo andaluz y con el nuevo papel que deberá desempeñar la movilidad en Andalucía.



El Consejo de Gobierno aprueba en 2023 la Estrategia Especialización Inteligente S4Andalucía, para el periodo 21-27, siendo el instrumento básico de planificación en materia de Investigación, Innovación y Transición Industrial, con una perspectiva transversal de Sostenibilidad y lucha contra el Cambio Climático, en el Marco Europeo de Cohesión 2021-2027.

La Estrategia de I+D+i de Andalucía (EIDIA), Horizonte 2027, aprobada mediante Acuerdo de Consejo de Gobierno de fecha 14 de junio de 2022, contiene el Programa Innovación Tecnológica en Materia de Infraestructuras de Transporte y Movilidad, englobando actuaciones que pretendan impulsar el desarrollo de actividades de innovación y el uso de tecnologías emergentes, para mejorar la gestión de las infraestructuras y garantizar una accesibilidad adecuada del ciudadano a la información.

Por otro lado, La Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 (EADS), aprobada mediante Acuerdo de Consejo de Gobierno de fecha 5 de junio de 2018, es un plan estratégico de la Junta de Andalucía para orientar las políticas públicas y privadas hacia un tipo de desarrollo socioeconómico que considere de forma integrada la prosperidad económica, la inclusión social, la igualdad entre los géneros y la protección ambiental, siendo un primer paso para la implementación en Andalucía de metas concretas en consonancia con la Agenda 2030.

Incluye entre sus áreas estratégicas el sistema de movilidad, que deberá contribuir a la reducción de los desplazamientos innecesarios, al equilibrio entre el mundo rural y el urbano y a alcanzar la mejor accesibilidad. Para ello, es necesario un sistema de movilidad multimodal e integral basado en los servicios de transporte público y el fomento de los desplazamientos en medios no motorizados.

Por su parte, el Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC), aprobado por el Consejo de Gobierno el 13 de octubre de 2021, define como su objetivo clave reducir las emisiones difusas de GEI en 2030 respecto a los niveles de 2005 en el territorio andaluz.

El Plan Andaluz de I+D+i (PAIDI 2020), cuenta con un bloque específico sobre Transporte inteligente, ecológico e integrado.

Y por último, a la vista del nuevo marco financiero comunitario (2021-2027), regulado en el Reglamento (UE) 2021/1058 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de junio de 2021 relativo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, resulta imprescindible orientar las nuevas líneas de actuación en materias relacionadas con la innovación, las infraestructuras verdes, la lucha contra el cambio climático y la descarbonización de la economía, que constituyen las principales preocupaciones de la Unión Europea en este nuevo periodo.

En relación con el diagnóstico de la situación es necesario resaltar que en el transporte urbano y metropolitano en Andalucía, los medios motorizados suponen entre el 44 y el 55% de la movilidad, de los que entre el 80% y el 87% se producen en vehículo privado, siendo la participación del transporte público reducida, en comparación con otras áreas metropolitanas españolas y europeas.

En paralelo a la escasa representación del transporte público, ha continuado la disminución en los desplazamientos realizados en modos no motorizados, a pie y en bicicleta, pese a las actuaciones derivadas de la aplicación de las actuaciones contempladas en el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa, el PITMA y los Planes de Transporte Metropolitano aprobados, así como de las políticas en este sentido de algunos municipios. Buena parte de los desplazamientos en las ciudades andaluzas se realizan en distancias entre 1 y 5 km, donde la bicicleta es un medio eficaz frente a otras alternativas.

Esta situación es soporte de externalidades negativas como son la contaminación atmosférica, el nivel de ruidos, el número de accidentes, que hay que considerar, ya que el transporte tiene un peso muy importante en el desarrollo sostenible por estos impactos que genera y los efectos directos e indirectos que tiene sobre la salud, la calidad de vida y la economía.

De este modo, en Andalucía el sector del transporte representa una media del 25% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI) y el 47% de las emisiones difusas. Pero si una característica persiste e incluso



se ha acentuado es el predominio de los desplazamientos en vehículo privado en la movilidad de las personas.

La movilidad en las áreas metropolitanas de Andalucía tiene una división modal sesgada hacia el uso del automóvil, que es la principal fuente de emisiones de efecto invernadero. Málaga (58,9%), Sevilla (53,9%), Granada (49,6%) y Bahía de Cádiz (48,9%) se sitúan significativamente por encima de la media nacional (42,2%), lo que normalmente implicaría un peor comportamiento en términos climáticos que el resto de las áreas metropolitanas españolas.

Algunas cifras ofrecen una visión clara de la importancia de la movilidad en los principales indicadores de sostenibilidad de la región:

- \* Representa el 38,4% de consumo total de energía final en Andalucía.
- \* La fuente de energía más consumida en el sector son los derivados del petróleo, que representan un 95,2%.
- \* El 25% del total de emisiones de gases con efecto invernadero tiene su origen en el transporte.
- \* El 80% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), el 65% de óxidos de azufre (SOx), el 25% de partículas inferiores a 10 micras (PM10) y el 30% de las partículas inferiores a 2,5 micras (PM2,5) se deben al transporte.
- \* La media anual de fallecidos por accidentes de tráfico desde 2008 es de 336.
- \* Las infraestructuras de transporte ocupan 60.139 has, y fragmentan buena parte de los Espacios Naturales Protegidos.

De acuerdo con el marco estratégico mencionado anteriormente, desde la Unión Europea se considera que la sostenibilidad del transporte debe ser una prioridad estratégica a escala local, nacional y europea, y requiere cambiar el modelo actual de movilidad. Ello implica acciones para desarrollar una economía "limpia y circular" con incidencia en todos los sectores de la economía, y en particular en el sector del transporte.

Dicho sector de transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, y va en aumento, debiendo contribuir a esta reducción todo tipo de transportes: por carretera, por ferrocarril, aéreo y por vías navegables.

Para alcanzar este objetivo de neutralidad climática, y a la vez para reducir los elevados índices de contaminación atmosférica en las ciudades y reducir la elevada dependencia energética del petróleo, se necesita implementar un sistema eficiente y flexible de transporte, centrado en tres líneas de acción principales: la reducción de la movilidad obligada, la potenciación de la movilidad activa y la mejora del transporte público, superando así el modelo centrado en el vehículo privado.

El sistema de transporte andaluz debe enfrentarse así en los próximos años a importantes retos relacionados con la sostenibilidad, adoptando las líneas y orientaciones que vienen establecidas a nivel mundial y desde la Unión Europea. El consumo energético y la correspondiente emisión de contaminantes, los accidentes de tráfico, la congestión, el consumo de espacio y la ruptura del territorio por sus infraestructuras y flujos son factores que condicionan la calidad de vida, la capacidad de crecimiento económico a largo plazo y el equilibrio de los ecosistemas.

Abordar estas cuestiones no requiere sólo de políticas de movilidad, también hay que relacionarlas con la planificación urbanística y la ordenación del territorio, que tienen una elevada capacidad para incentivar o reducir la movilidad, según el modelo de ocupación del territorio, y también para favorecer la movilidad activa.

También la política de transportes y movilidad debe considerar las consecuencias de las posibles emergencias biosanitarias, como la pasada con el COVID-19, que altera los patrones de movilidad, y obliga a priorizar los medios de transporte personal y adaptar el transporte público, en un contexto en el que pese a ello hay que mantener la sostenibilidad del sistema.

El sector del transporte es ciertamente un factor crucial en la lucha contra las emisiones de GEI, considerando que:

- \* Más del 20% de las emisiones de GEI en Europa provienen del sector del transporte, el segundo mayor emisor



después del sector energético.

- \* Se espera que siga incrementándose el impacto en la infraestructura energética y de transporte provocado por eventos climáticos.

Las decisiones tomadas a este nivel de planificación son críticas y son los principales impulsores para traducir la política en acciones concretas en reducir las emisiones de GEI del transporte, lo que permite alcanzar el potencial completo de mitigación del cambio climático de un sistema de transporte.

Los principales factores que afectan a las emisiones (y el consumo) en el sector del transporte son el volumen general y las características de los viajes. En resumen, el enfoque para la reducción de las emisiones de GEI podría resumirse de la siguiente manera:

- \* Evitar el tráfico innecesario (mejor planificación espacial, mejor integración del sistema, etc.)
- \* Cambiar el tráfico a modos más respetuosos con el medio ambiente, como el transporte público o los modos de emisión cero (cambio modal)
- \* Mejorar el tráfico restante: transición a vehículos de bajas y cero emisiones, régimen de tráfico, etc.

En este sentido, en el ámbito de la movilidad los impulsos van dirigidos a "Acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente".

Por ello, una prioridad de las actuaciones públicas debe ser el impulso a la intermodalidad en el sistema de transporte, que requiere además de una cooperación interadministrativa eficaz. Los principales nodos de transporte (estaciones de tren, aeropuertos, puertos) deben estar conectados con los sistemas de transporte público de carácter regional o local.

En esta línea, el transporte multimodal necesita un fuerte impulso que permita aumentar así la eficiencia del sistema de transporte. Esto requerirá medidas para gestionar mejor y aumentar la capacidad del ferrocarril. La movilidad multimodal automatizada y conectada desempeñará un papel cada vez mayor, junto con los sistemas de gestión inteligente del tráfico propiciados por la digitalización.

El desarrollo urbanístico y territorial de las ciudades y áreas metropolitanas tienen una especial repercusión sobre la movilidad de los ciudadanos. Las nuevas infraestructuras y servicios de movilidad, no previstos, no deben ser entendidos como la solución a problemas generados por desarrollos urbanísticos que no han contado con el análisis de las necesidades de movilidad y transporte de los usuarios futuros. Es necesario fomentar la integración de la planificación de la movilidad y el transporte en la planificación urbanística y territorial, de forma que los desarrollos urbanísticos futuros lleven aparejada la respuesta a las necesidades de movilidad que van a generar, ofreciendo soluciones desde el origen a través del transporte público que desincentive la utilización del vehículo privado.

También cabe destacar las dificultades de la población en los ámbitos rurales que está dando lugar a la despoblación de estas áreas, abandonando actividades y oficios propios de dichas zonas y propiciando la concentración de población en las áreas metropolitanas. Este es un problema que afecta especialmente a Europa y en los últimos años la Unión Europea ha comenzado a analizar el reto demográfico y poner en marcha políticas que lo aborden. En este sentido es importante destacar que la mejora de la movilidad y el transporte de estas poblaciones es fundamental para evitar la despoblación y los efectos perjudiciales que suponen, lo cual se traduce en la necesidad de realizar inversiones en infraestructura y servicios de movilidad en estas áreas, de tal forma que se ofrezca una cobertura territorial suficiente para mantener unas condiciones de vida adecuadas de los ciudadanos.

Se debe abordar esta dimensión de la movilidad asociada a los ámbitos rurales y al reto demográfico, determinando planes de actuación que ofrezcan las garantías necesarias de movilidad y transporte de sus ciudadanos.

En definitiva, puede concluirse que el objetivo general en materia de Movilidad y Transporte Sostenible es propiciar un cambio hacia un modelo de movilidad y transporte sostenible bajo tres puntos de vista:



- \* Social, garantizando la accesibilidad al transporte público a todos los ciudadanos de las áreas metropolitanas y rurales, y mejorando la seguridad vial.
- \* Ambiental, reduciendo emisiones, mejorando la calidad del aire y por tanto la salud de los ciudadanos.
- \* Económica, optimizando recursos materiales como infraestructuras, material móvil y combustibles, así como no materiales como es la gestión del sistema de transportes.

## **6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa**

### **OE.1 Aumentar la sostenibilidad del sistema de transporte**

#### **OO.1.1 Aumentar el uso del transporte público disminuyendo la participación del vehículo privado en el reparto modal**

El modelo de movilidad imperante en nuestro entorno y, en concreto, en los ámbitos urbanos y metropolitanos, descansa en una participación muy alta de la movilidad motorizada con soporte fundamental en el automóvil privado. Este modelo se está demostrando insostenible, no solo por sus efectos ambientales, de consumo energético y otras externalidades, sino porque, al mismo tiempo, está generando incapacidad para el desempeño de su propia función: garantizar el acceso de las personas a los centros de trabajo, estudios, dotaciones públicas, compras, ocio, etc. en condiciones de eficiencia y seguridad.

El sistema de transportes en Andalucía presenta características similares al de la mayoría de las aglomeraciones metropolitanas españolas, derivadas de la evolución de un modelo territorial de dispersión espacial de la población y la actividad económica, y de las políticas públicas de asignación de las inversiones entre los distintos modos de transporte.

Las necesidades de movilidad existentes, junto a la creciente motorización de la población, han supuesto en general un aumento notable de la movilidad en vehículo privado en Andalucía, lo que suele producir situaciones de congestión en los viarios metropolitanos fundamentalmente que, en general, están planteados para soportar tráficos de larga distancia y no para la nueva movilidad recurrente del modelo territorial metropolitano.

Se hace por tanto necesario establecer objetivos operativos que deriven en actuaciones que incentiven el uso de un transporte público sostenible en detrimento del vehículo privado imperante en nuestro territorio.

#### **ACT.1.1.1 Planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible**

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

- \* Finalización de Estudio Informativo y continuación de la redacción del Proyecto de Ejecución del tramo sur de la Línea 3 del Metro de Sevilla.
- \* Inicio de la redacción del Estudio de alternativas para la ejecución de la Línea 2 del Metro de Sevilla.
- \* Estudio de la movilidad del eje litoral y metropolitano de Málaga.
- \* Elaboración, tramitación, aprobación y seguimiento de planes, programas y estudios de viabilidad de infraestructuras y servicios de movilidad y transporte, así como la elaboración de estudios referentes al transporte público y modos no motorizados. Es destacable el nuevo Programa de Intercambiadores de Transporte Público. Estos documentos estarán dirigidos a la modernización del sistema de transporte andaluz y permitirán mejorar la coordinación y gestión mediante la digitalización de todos los procesos.



- \* Elaboración de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030 (EAMyTS2030), formulada por acuerdo de 12 de enero de 2021, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación. Los trabajos que se desarrollen para alcanzar la versión final, que permitan su aprobación en Consejo de Gobierno, estarán dirigidos a la mejora de la movilidad de las personas y del transporte de mercancías, basándose en un conocimiento real de las necesidades, integrar la planificación de la movilidad con la planificación urbanística y territorial, establecer criterios de sostenibilidad en la planificación de infraestructuras, facilitar la conectividad entre modos de transportes, impulsar la incorporación de la digitalización y los avances tecnológicos e innovación en la gestión y acceso al transporte, garantizar las necesidades de movilidad en el ámbito rural, fomentar la colaboración público-privada en la prestación de los servicios de transporte, contribuir a la reorientación del modelo de gestión y financiación del sistema de transporte, fomentar la intermodalidad del sistema, reducir las externalidades asociadas al transporte, así como el fomento de la formación y sensibilización de la ciudadanía hacia las ventajas de la sostenibilidad del sistema de transporte. Se trata del instrumento de referencia que pretende diseñar el nuevo modelo de movilidad y que integrará todo el territorio andaluz, los ámbitos metropolitanos, que concentran el 70% de la población y el resto del ámbito hasta completar el conjunto del territorio andaluz.
- \* Elaboración, tramitación, aprobación y seguimiento de planes, programas y estudios de viabilidad de infraestructuras y servicios de movilidad y transporte, así como la elaboración de estudios referentes al transporte público y modos no motorizados. Se iniciará el estudio detallado de las actuaciones que derivan del Programa de Intercambiadores de Transporte Público. Estos documentos estarán dirigidos a la modernización del sistema de transporte andaluz y permitirán mejorar la coordinación y gestión mediante la digitalización de todos los procesos.
- \* Se continuará con el desarrollo, implementación y seguimiento de los planes de transporte metropolitano aprobados y se trabajará en la elaboración y tramitación de la Revisión Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla que se encuentra en fase de licitación, teniendo prevista su adjudicación para el segundo semestre de 2024.
- \* Se integrarán al ámbito de los correspondientes Consorcios de Transporte, los municipios cuya incorporación sea propuesta tras el estudio funcional del ámbito en los Planes de Transporte Metropolitano aprobados.
- \* Estudio de las distintas alternativas que deriven del PTM de Granada para la ampliación de la movilidad metropolitana en el área de Granada.

**ACT.1.1.2 Desarrollo de sistemas de transporte en áreas inteurbanas, urbanas y metropolitanas, sistemas tranviarios y consorcios**

Se continuarán las actuaciones en metros, tranvías y líneas ferroviarias iniciadas en años anteriores y se iniciarán nuevos proyectos. Las principales líneas de trabajo en 2025 en este ámbito se centrarán en la construcción y puesta en marcha de los sistemas metropolitanos y tranviarios siguientes:

- \* En relación con la Línea 3 del metro de Sevilla, en el norte, continuarán las obras de los tramos I, II y III, además de continuar con el Plan de Comunicación.
- \* Con respecto al Tranvía de Alcalá, las actuaciones que se contemplan son las siguientes:
  - Se continuarán las obras de los Talleres y Cocheras.
  - Se continuarán los trabajos de ejecución de las obras de electrificación y sistemas ferroviarios.



- Se ejecutarán obras de acabados arquitectónicos e instalaciones propias en las estaciones y paradas del tranvía.
- Se continuará con el contrato de suministro de material móvil del Tranvía de Alcalá de Guadaíra.
- Se continuará con la coordinación, ordenación, seguimiento, y control de las diferentes actuaciones que forman parte del Gran Proyecto del tranvía de Alcalá.
  
- \* Finalizarán los trabajos necesarios para la puesta a punto e inicio de la explotación del Tranvía de Jaén.
  
- \* Se seguirán las obras de conexión del ramal ferroviario Vadollano - Linares a la red ferroviaria de interés general, Línea Madrid - Cádiz, en la estación de Vadollano así como con las actuaciones necesarias para la conexión de la línea ferroviaria Vadollano-Linares con Linares (Parque empresarial Santana).
  
- \* Durante 2025, se seguirá con el impulso a las instalaciones de apoyo al transporte en la Comunidad Autónoma de Andalucía. En este sentido, se continuará con los estudios del intercambiador de la explanada de Málaga. Se avanzará en el estudio de un nuevo intercambiador intermodal de transporte en la zona de la Carretera de Madrid, en Jaén. De igual modo, se contempla avanzar en las actuaciones de San Pedro de Alcántara, Antequera, Fuengirola, Baza, Torremolinos y Nerja, entre otros. De otro lado, se continuará el estudio del intercambiador de la explanada en Málaga.
  
- \* Continuarán las obras de la fase II de la Integración del Ferrocarril en Almería, entre las que se contempla la construcción de las nuevas estaciones de autobuses y ferrocarril en Almería, en el marco del convenio de colaboración, para la financiación de dicha Fase II, entre la Junta de Andalucía, ADIF y el Ayuntamiento de Almería.
  
- \* En esa misma línea de colaboración con ADIF y, en este caso con el Ayuntamiento de Granada, por la Junta de Andalucía, se impulsarán las actuaciones para el soterramiento del ferrocarril en la ciudad.
  
- \* Igualmente, se impulsará un Convenio de Colaboración con ADIF para mejora de las conexiones ferroviarias de Jaén con Madrid.
  
- \* Con cargo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia continuará la construcción de las dos Plataformas Reservadas (Bus/Vao) para el transporte público en el área metropolitana de Sevilla.
  
- \* Está prevista la ejecución de carriles bici de carácter metropolitano en desarrollo de las políticas de movilidad activa.
  
- \* Se iniciarán los trabajos de mejora de las instalaciones de básculas de pesaje.
  
- \* Se continuará con la actualización y ampliación del Programa Andalucía Rural Conectada para la digitalización e incorporación de nuevas rutas que permitan conectar municipios rurales de Andalucía proporcionando un servicio público de calidad.
  
- \* Continuación del Programa del Transporte al Litoral, recogido en el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía. PITMA 2030, diseñado como un servicio público interurbano de viajeros de uso general con carácter temporal para conectar municipios de interior con la costa y municipios interiores con infraestructuras fluviales.
  
- \* Reordenación de las concesiones de transporte público regular de viajeros por carretera de uso regular, conforme al artículo 88 del R.D 1211/90, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT).



- \* Acciones de fomento del transporte público mediante su digitalización y puesta en marcha de tarifas de bajo coste, principalmente en los ámbitos metropolitanos.
- \* Continuación de la Ruta aérea Almería-Sevilla en el marco de colaboración entre el Estado y la Comunidad Autónoma.
- \* Acciones de inspección y vigilancia para evaluar la calidad y seguridad del transporte.

#### **OO.1.2 Potenciar el transporte verde, digital, sostenible y resiliente**

Se considera necesario el fomento del uso del transporte público y una reducción en el uso del vehículo privado. Con el fin de alcanzar dichos objetivos se proponen dos grupos de medidas: en primer lugar, medidas dirigidas directamente a la reducción de emisiones gases de efecto invernadero y, en segundo lugar, medidas indirectas que racionalicen y mejoren los servicios del transporte público, consiguiendo con ello una mejora en la calidad e imagen del transporte público, y un aumento de su uso.

Con respecto al primer grupo de medidas apuesta por la reducción de las emisiones medias de los nuevos vehículos con el objetivo de posibilitar el uso de vehículos de 0 emisiones, como los eléctricos. El mencionado Pacto Verde determina que para el año 2025 se necesitarán aproximadamente 1 millón de estaciones públicas de recarga y repostaje para los 13 millones de vehículos de emisión cero y de baja emisión que se esperan en las carreteras europeas. Este grupo de medidas también presta atención a otras tecnologías como el Gas Natural comprimido y la pila de hidrógeno, especialmente en los vehículos de transporte público colectivo.

El objeto del segundo grupo de medidas consiste en la obtención de una mejora en la calidad de los servicios a través de la digitalización del transporte público, comprendiendo tanto medidas de gestión centralizada como medidas a implementar por los operadores de transporte público. La mejora de la eficiencia, de la calidad y de la imagen de transporte público son vitales para aumentar el uso de transporte público y, por tanto, reducir el uso del vehículo privado.

##### **ACT.1.2.1 Acciones para la digitalización del transporte público de Andalucía, para ofrecer un transporte público sostenible y de calidad**

Puesta en marcha un Centro de Control y Gestión del Transporte Público Andaluz. La Dirección General de Movilidad y Transportes tiene por objeto principal la modernización del sistema de transporte público andaluz, mejorando para ello la coordinación de la gestión y control del transporte público en Andalucía, integrando la información y mejorando la obtención de información, la planificación, gestión y coordinación del transporte público así como la difusión de la información.

La perspectiva de igualdad se tiene en cuenta en todo el proceso de recogida, tratamiento y comunicación de los datos.

Todas las fuentes de datos deberán cumplir con protocolos que unificarán la recogida, tratamiento y comunicación de los datos diseñados con perspectiva de género.

También figuran entre las acciones de digitalización el desarrollo de aplicaciones informáticas para un Sistema Integrado de Gestión de Concesiones y Autorizaciones, la gestión de expedientes sancionadores, la implantación de una tarjeta única de transporte en Andalucía, la implementación de sistemas de información al usuario en infraestructuras del transporte (en estaciones, paradas e intercambiadores), y un sistema de tramitación y resolución de reclamaciones. Todos ellos se integrarán en el diseño del futuro Centro de Control y Gestión.

##### **ACT.1.2.2 Acciones para el estudio del sistema público de recarga y repostaje de vehículos**



En el marco de la planificación de las Direcciones Generales de Movilidad y Transportes e Infraestructuras del Transporte se realizarán acciones para el estudio e implementación de sistemas públicos de recarga y repostaje presentando especial atención a tecnologías como la electricidad, el Gas Natural comprimido y la pila de hidrógeno.

**OE.2 Aumentar el uso del transporte público y la intermodalidad por parte de las mujeres**

**OO.2.1 Aumentar la seguridad de la red de transporte público integrando la igualdad**

Aumentar la seguridad ante situaciones de acoso y violencia contra las mujeres en el ámbito de la movilidad, de los servicios de transporte y de las infraestructuras, tanto en el acceso a dichos medios de transporte como durante el trayecto. Todo ello en concordancia con los objetivos de equidad y bienestar social y con el fin de fomentar y favorecer el uso del transporte público y de las infraestructuras de intermodalidad asociadas por parte de las mujeres.

**ACT.2.1.1 Campañas de sensibilización integrando el enfoque de género**

Con objeto de incrementar la seguridad de las mujeres en los medios de transporte público frente a la violencia de género, se prevé la realización de campañas de sensibilización y concienciación para la población y personas usuarias del transporte público.