



AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

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

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

La Agencia queda adscrita a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda mediante Decreto 160/2022 de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería y se modifica por el Decreto 167/2004, de 26 de agosto.

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

- a) Sobre las infraestructuras viarias y ferroviarias que determine la persona titular de la Consejería Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, las competencias de construcción, conservación, mantenimiento y explotación, pudiendo llevarse a cabo mediante la celebración de los contratos previstos en la legislación de contratos del sector público, incluidos los modelos de colaboración público-privada en la financiación de infraestructuras públicas.
- b) La tramitación y aprobación de los estudios de viabilidad, estudios, documentos técnicos y proyectos de carreteras y ferrocarriles que hayan sido atribuidos conforme al párrafo a) anterior, salvo que otra cosa se establezca por la persona titular de la Consejería Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en la Orden de atribución.
- c) El desarrollo y gestión de actividades y de infraestructuras de obra pública y equipamiento público que le fueran encomendados por las distintas Consejerías, rigiéndose por la normativa sectorial aplicable en cada caso.

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

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

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

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



competencias."

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

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

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

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

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

- a) Acuerdo de 24 de marzo de 2009, del Consejo de Gobierno, sobre atribución a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía (actualmente la Agencia), de competencias en relación con el Tren-Tranvía entre Chiclana de la Frontera y San Fernando, y su conexión con las poblaciones de la Bahía de Cádiz.
- b) Acuerdo de 17 de marzo de 2009, del Consejo de Gobierno, sobre atribución a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía (actualmente la Agencia) de competencias en relación con el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía Sevilla-Antequera.
- c) Acuerdo de 24 de marzo de 2009, del Consejo de Gobierno, sobre atribución de competencias a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía (actualmente la Agencia) en relación al Ferrocarril Metropolitano de Granada.

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

- a) La supervisión e inspección de la ejecución de las obras de construcción de las infraestructuras ferroviarias y demás instalaciones, así como la vigilancia e inspección del mantenimiento y conservación de las mismas.
- b) La ejecución, por si o mediante contrato de obras, de concesión de obras, de concesión de servicios o análogo, y en su caso la financiación, de las obras o actuaciones necesarias relativas a las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía atribuidas.
- c) La administración de las Infraestructuras Ferroviarias de Andalucía objeto de atribución en los términos previstos en la Ley de Servicios Ferroviarios de Andalucía.
- d) Todas las competencias y funciones relativas a la dirección y prestación, mediante la forma de gestión directa o indirecta que proceda, y las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ferrocarriles previstas en la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Andalucía, respecto de las infraestructuras y servicios que se rigen por la citada norma, sin perjuicio de la aplicación supletoria de la Ley de Servicios Ferroviarios de Andalucía.
- e) La aprobación anual de las tarifas aplicables a los servicios.

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

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



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

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

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

1.2 Estructura de la sección

Los órganos de gobierno y dirección de la Agencia son la Presidencia, el Consejo Rector y la Dirección Gerencia.

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

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

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

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

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

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

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

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

El marco temporal inicial, según el Acuerdo, era el periodo 2021-2027. Con posterioridad, el 2 de Febrero de



2021, el Consejo de Gobierno acordó su modificación, con objeto de extender su ámbito temporal hasta el año 2030, para poder cumplir con una de las condiciones habilitantes establecidas en la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, por el que se establecen las disposiciones comunes a diferentes fondos, incluido el Fondo Europeo de Desarrollo Regional. Esta condición exige disponer de una planificación regional multimodal de infraestructuras hasta 2030.

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

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

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

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

El amplio horizonte temporal del Plan, 2030, permite cumplir con la condición habilitante que establece el nuevo Programa Operativo FEDER de Andalucía 21-27, pero podría suponer una mayor flexibilidad a la hora de realizar la planificación, corriendo el riesgo de generalizar en exceso los objetivos y una menor concreción de las medidas, al no disponer de información específica sobre los recursos financieros disponibles para un plazo tan largo. Por ello, y con repercusión clara tanto en los programas como en el presupuesto, se opta por realizar una programación detallada de los primeros cinco años (2021-2025), con una evaluación intermedia y reprogramación al final de este periodo. Se dibuja por tanto el escenario o meta final que se pretende alcanzar en el 2030 en materia de Movilidad e Infraestructuras de Transportes, pero se concreta y presupuestan en detalle los primeros cinco años.

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

Entre los objetivos estratégicos del PITMA destaca "el desarrollo de una red de infraestructuras para el transporte de personas y mercancías que responda adecuadamente a la demanda de movilidad y que sea sostenible, resiliente al cambio climático, inteligente, segura e intermodal.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

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



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

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

OE.2 Potenciar la calidad de las infraestructuras viarias

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

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

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

Las previsiones de gastos para 2025 se concretan en los siguientes capítulos:

Capítulo I. Gastos de personal.

En este capítulo se recogen las retribuciones del personal laboral, Dirección Gerencia incluida, que a fecha de elaboración de estos presupuestos se reparte entre las cuatro sedes en funcionamiento en Sevilla, Granada, Málaga y Chiclana de la Frontera.

Capítulo II. Bienes corrientes y servicios.

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

Adicionalmente se recogen en este capítulo los gastos de explotación del Metro de Granada y del Tranvía Metropolitano de la Bahía de Cádiz, así como los gastos de mantenimiento de las puertas de andén de Metro de Sevilla.

Capítulo III. Gastos financieros.

Se trata principalmente del coste de la financiación de la construcción del Metropolitano de Granada, concertada con el Banco Europeo de Inversiones, así como aquellos consecuencia de la operación de refinanciación suscrita en 2017 y adicionalmente, aquel derivado de reclamaciones de intereses.

Capítulo IV. Transferencias corrientes.

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

Capítulo VI. Inversiones reales.



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

- a) Obras e infraestructuras del sistema de transporte.
- b) Necesidades de inversiones de carácter inmaterial (renovación de licencias de software y dominios, mobiliario).

Capítulos	2025	%
1 GASTOS DE PERSONAL	7.581.775	2,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	39.960.984	12,1
3 GASTOS FINANCIEROS	10.892.164	3,3
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	155.548.026	47,3
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	213.982.949	65,0
6 INVERSIONES REALES	100.083.811	30,4
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	100.083.811	30,4
OPERACIONES NO FINANCIERAS	314.066.760	95,4
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS	14.970.018	4,6
OPERACIONES FINANCIERAS	14.970.018	4,6
TOTAL	329.036.778	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

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

El volumen de gasto más significativo del presupuesto lo integran las liquidaciones a las Sociedades Concesionarias Metro de Sevilla y Metro de Málaga que son las operadoras que prestan los diferentes servicios de transporte, cuya financiación es asumida en exclusiva por la Administración Pública que tenga cedidas las competencias sobre los referidos servicios, en nuestro caso, la Junta de Andalucía, así como los gastos de explotación de la Línea 1 del Metro de Granada y del Tranvía Metropolitano de la Bahía de Cádiz.

Respecto al gasto de capital, en el capítulo 6 de Inversiones reales se contemplan las obras de construcción del Metro de Málaga, donde se continuará con el desarrollo del proyecto de la red de Metro, contemplándose las obras de la Prolongación de la Línea 2 desde Guadalmedina hasta el Hospital Civil/Nuevo Hospital de Málaga.

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

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

-En relación a la planificación de las inversiones para la ampliación de las redes de metros y actuaciones complementarias a los mismos, destaca la construcción, tanto de obra civil como de instalaciones y sistemas, de la prolongación de la línea 1 de Metro de Granada, con financiación Next Generation EU (MRR).

- Se continua con la obra de la prolongación de la Línea 2 del Metro de Málaga hasta el Hospital Civil subtramo I



Guadalmedina Hilera y se prevé el inicio del Subtramo II Hilera - La Trinidad.

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

- Reforma de la piscina universitaria del Campus de Fuentenueva (dentro de las instalaciones deportivas de la Universidad de Granada (UGR) de los conocidos como Paseillos Universitarios). Se trata de una actuación de compensación por las obras del Metro de Granada Línea 1. En el capítulo de Metro de Granada Construcción se incluye una partida para completar la implantación del sistema inteligente de pago EMV (validación directa), al margen de la resolución y liquidación de contratos.

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

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Para el ejercicio 2025, y con el fin de dar respuesta a las demandas mayoritarias de la sociedad, la gestión de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía se centrará en la consecución de objetivos basados en el desarrollo de un modelo sostenible y de servicio público en las materias de movilidad e infraestructuras.

Para ello, cuenta en la clasificación funcional del presupuesto de gasto con el programa 51A Infraestructuras Viarias y el programa 51B Movilidad e Infraestructuras del Transporte.

Programa		2025	%
51A	INFRAESTRUCTURAS VIARIAS	3.016.421	0,9
51B	MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	326.020.357	99,1
TOTAL		329.036.778	100,0

PROGRAMA 51A- INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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 aunque han alcanzado unos indicadores, en cuanto a densidad y calidad, semejantes a las del resto de España y de la Unión Europea, en algunas áreas aún presentan deficiencias de accesibilidad.

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.

Igualmente, 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 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, 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 Potenciar la calidad de las infraestructuras viarias

OO.1.1 Proporcionar asistencia técnica en materia de infraestructuras viarias

La Agencia ejecutará aquellas actuaciones que les sea encomendada entre las que se encuentra el seguimiento y evaluación del PITMA 2030.

ACT.1.1.1 Actuaciones realizadas de coordinación, ejecución y seguimiento del PITMA

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

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Las actuaciones en los próximos años en materia de movilidad e infraestructuras del transporte deben estar orientadas por los criterios y objetivos que a nivel europeo determina el Pacto Verde Europeo. Se trata de una nueva estrategia de crecimiento para la UE tendente a transformarla en una sociedad climáticamente neutra, equitativa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, donde:

- o Hayan dejado de producirse emisiones netas de gases de efecto invernadero en 2050.
- o El crecimiento económico está disociado del uso de recursos.
- o No haya personas ni lugares que se queden atrás.

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

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

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

En materia de movilidad, el Pacto Verde indica que el transporte representa la cuarta parte de las emisiones de



gases de efecto invernadero, y sigue aumentando. Busca reducir estas emisiones el 90 % de aquí a 2050. Entre otras medidas, abordará la reducción de las emisiones y la congestión urbana y mejorará el transporte público.

Se espera en el futuro transportar más mercancías por ferrocarril o vías navegables y menos por carretera.

A nivel nacional, se ha respondido a estos compromisos iniciando un proceso de transformación de su economía hacia la neutralidad en emisiones para 2050, de forma coherente con el Pacto Verde Europeo. Ello se denota en una serie de iniciativas normativas y estrategias como la Ley 7/2021 de 21 de mayo de Cambio Climático y Transición Energética (LCCTE), que representa el marco normativo e institucional que facilite y oriente la descarbonización de la economía española a 2050; en su texto determina obligaciones claras en materia de objetivos de reducción de emisiones para el 2030, reducción del consumo energético y participación de las renovables.

También es reciente la aprobación del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030, elaborado para dar cumplimiento a las obligaciones recogidas en el Reglamento (UE) 2018/1999, que determina que los Estados miembros de la UE elaboren Planes Nacionales de Energía y Clima que abarquen periodos decenales. Este Plan persigue, entre otras cosas, una reducción de un 23% de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en el 2030 respecto a 1990. Este objetivo de reducción implica eliminar una de cada tres toneladas de gases de efecto invernadero que se emiten actualmente.

En relación a la Comunidad Autónoma Andaluza, las medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético, tiene como objeto de establecer un marco normativo para estructurar y organizar la lucha contra el cambio climático en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Así, el nuevo Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC) aprobado por el Consejo de Gobierno el 13 de octubre de 2021, es el instrumento general de planificación de la Comunidad Autónoma de Andalucía previsto por la Ley 8/2018 para las actuaciones de lucha contra el cambio climático. Este Plan incluye tres programas, el de Mitigación de Emisiones para la Transición Energética, el de Adaptación y el de Comunicación y Participación, cuyos contenidos se concretan en los artículos 10 a 12 de la Ley.

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

Esta hoja de servicio de AOPJA, en el segmento de la construcción y gestión de metros y tranvías dentro de la administración autonómica, viene avalada, además, por los resultados y el reconocimiento obtenido en la explotación final de los cuatro ferrocarriles metropolitanos ya operativos (el 26 de octubre de 2022 se puso en servicio el Trambahía y el 27 de marzo de 2023 la extensión del Metro de Málaga hasta el centro histórico), tanto en términos cuantitativos (superando las estimaciones iniciales de demanda de viajeros), como desde la perspectiva cualitativa (valoración de notable alto en las encuestas de satisfacción anual que se efectúan a los propios usuarios), gracias al conocimiento técnico y a la experiencia adquiridos en este tiempo, y a la trazabilidad conferida a estas actuaciones de gran alcance inversor, desde la gestación de los primeros estudios informativos y proyectos, hasta la construcción y posterior puesta en servicio. En este sentido, cabe reseñar que la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía tiene bajo su gestión (indirecta, a través de concesionarios, o directa, en el caso del Metropolitano de Granada o el Trambahía) cuatro sistemas de transporte metropolitano por ferrocarril en explotación comercial, suponiendo el desplazamiento de más de 50 millones de usuarios del transporte público al año (cifra alcanzada en 2023).

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



gestión y explotación (directa o indirecta) de sistemas y servicios de operaciones de líneas de transporte metropolitano y tranviario y en la ejecución de proyectos de infraestructuras viarias de gran complejidad técnica y con una inversión elevada.

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

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

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

OO.1.1 Dar soporte técnico al desarrollo de las infraestructuras y sistemas de transportes de Andalucía

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 hace necesario acometer una serie de actuaciones que incentiven el uso de un transporte público sostenible en detrimento del vehículo privado, materializadas en planes, estudios y anteproyectos que persigan la movilidad sostenible.

ACT.1.1.1 Supervisión de proyectos constructivos o asociados a la puesta en marcha y explotación de las infraestructuras

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

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

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

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

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

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

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

-Trabajos de redacción de proyectos constructivos de actuaciones asociadas la puesta en marcha y



explotación de actuaciones atribuidas a la AOPJA, o a convenios con ayuntamientos y otras entidades previos a la construcción de actuaciones atribuidas a la AOPJA, que serán redactados por medios propios de la AOPJA.

Las actuaciones previstas son las siguientes:

- Redacción de Proyectos de Construcción de la prolongación del Metropolitano de Granada.
- Redacción de Proyecto de Construcción de Instalaciones y arquitectura de la prolongación soterrada de la Línea 2 de metro de Málaga al Hospital Civil.
- Redacción del Estudio Informativo de la Ampliación del Metro de Málaga.
- Redacción del Plan Director del Metro de Granada.
- Redacción de Proyecto de Construcción de Adecuación uso espacio túnel del Metro de Granada en Camino de Ronda.

ACT.1.1.2 Implantación del uso de la tecnología BIM

BIM (Building Information Model) es una metodología de trabajo colaborativa para la creación y gestión de infraestructuras o edificaciones a lo largo de todo su ciclo de vida, centralizando toda la información en un modelo digital creado por todos los agentes intervinientes (administración, ingenierías, constructoras, empresas de suministros, mantenedores, etc).

El objetivo es mejorar la coordinación en la fase de diseño, intercambio de información y fase de proyecto; así como reducir posibles incertidumbres e interferencias en la fase de obra y en la gestión posterior de las infraestructuras y su conservación. De modo que esta mayor eficiencia en todo el proceso permita alcanzar una importante optimización de costes.

En los requerimientos BIM se plantean unos objetivos y, como consecuencia, se exigen en los concursos públicos los correspondientes usos de los modelos BIM como son: información centralizada, modelado de condiciones existentes, análisis de ingeniería, coordinación 3D, planificación 4D, trazabilidad de mediciones y costes 5D, la huella medioambiental 6D, generación de vistas virtuales (VR), realidad aumentada (AR) y gestión de activos 7D, entre otros.

Con el objetivo de integrar la Metodología BIM desde el planteamiento inicial de las actuaciones, la AOPJA ha incorporado en los pliegos técnicos dos documentos clave sobre los requerimientos BIM y una plantilla tipo para pliegos técnicos a disposición en la web para su divulgación, descarga y mejora continua.

Las actuaciones previstas para 2025 son las siguientes:

- Ejecutar los contratos de modelización y digitalización de Tren Tranvía de Cádiz y Metropolitano de Granada para el futuro Gemelo Digital.
- Redacción de guía BIM de la Consejería de Fomento Articulación del Territorio y Vivienda y Manual BIM de la AOPJA en la Estrategia de Implantación BIM de la AOPJA.
- Piloto Gemelo digital de Metropolitano de Granada conectado a datos de sensores atmosféricos y de movimiento de trenes.
- Adjudicación y ejecución de último contrato del proyecto global de Gemelo digital Plataformas pasarela GMAO y analítica de datos, Piloto de integración con sensorización SCADA y entorno tecnológico complementario para Gemelo digital.
- Formación para Gestión de modelos con Realidad Virtual (VR)+Realidad Aumentada (AR) de Proyectos, Obras y Gemelo Digital.
- Firma de declaración para impulsar transformación digital sostenible en ciudades y comunidades de la UE proyecto <https://living-in.eu/>.
- Conveniar proyecto ARIA assistant: Sistema de asistencia al mantenimiento y operación en lenguaje natural para la gestión de infraestructuras con Inteligencia Artificial, Realidad Aumentada y BIM.
- Procedimientos para certificación de la Agencia AOPJA norma UNE-EN ISO 19650 "Gestión de la información al utilizar BIM".



OO.1.2 Fomentar el uso del transporte público para mejorar la movilidad en ámbitos interurbanos, urbanos y metropolitanos

En materia de movilidad, durante 2025 se propone continuar con el objetivo fundamental de conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal. Ello se puede conseguir mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad, a través de la realización de una política de prestación de servicios que tenga como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad. Dentro de esta intermodalidad se han de contemplar los medios no motorizados, como la bicicleta y la movilidad peatonal.

ACT.1.2.1 Desarrollo de sistemas de transporte en áreas interurbanas, urbanas y metropolitanas.

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

Continuar las actuaciones en metros, tranvías y líneas ferroviarias. Destaca en este ámbito, la explotación de la Línea 1 del metro de Sevilla, la explotación parcial del metro de Málaga, la del Metro de Granada y la consolidación del Tranvía de la bahía de Cádiz.

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

El rotundo éxito de la puesta en servicio del Trambahía, ha propiciado que se sigan llevando a cabo actuaciones de mejora del servicio, mantenimiento y explotación de dicho sistema de transporte. Para el año 2025 por ejemplo se seguirán desarrollando proyectos y actuaciones de eficiencia energética.

En relación al Metro de Málaga se iniciarán las obras de la prolongación soterrada de la Línea 2 del Metro de Málaga al hospital civil, subtramo II: Hilera-Eugenio Gross. Consiste esta actuación en la ejecución de la infraestructura -obra civil y superestructura de vía y reposición de la urbanización del viario afectado por las obras del tramo de prolongación soterrada de la línea 2 entre las estaciones Hilera y Eugenio Gross, siendo la longitud de la actuación de unos 653 metros.

En 2025 se continuarán con las actuaciones necesarias de la ampliación de la Línea 1 del Metro de Granada. Tramo 100% en superficie que se ha dividido en 2 subtramos de obra civil, y que entre otras características, integra un parking disuasorio en La Gloria (Las Gabias) para facilitar la intermodalidad de otros sistemas de transporte de usuarios procedentes de los pueblos de la Vega de Granada (Vegas delo Genil, Cúllar Vega, Belicena, Purchil). Para absorber el incremento de viajeros, propio de las ampliaciones así como del crecimiento intrínseco de la Línea 1 desde 2017.

En lo que respecta a otras actuaciones relacionadas:

- Remodelación de la Piscina de Fuentenueva (Paseillos Universitarios): Para dar cumplimiento al nuevo convenio de la UGR - AOPJA, es necesario llevar a cabo la actuación de la remodelación de la Piscina de Fuentenueva (dentro de las instalaciones deportivas de la Universidad de Granada (UGR) de los conocidos como Paseillos Universitarios). Se trata pues de una actuación de compensación por las obras del Metro de Granada Línea 1.
- Nuevo sistema de Pago Europay EMV (Europay Mastercard VISA) y APP Móvil de Billetaje en la Línea del Metropolitano de Granada.
- Actualización tecnológica sistema de billetaje y desarrollo de evolutivos de software del sistema SAE



(sistema de gestión de la explotación).

- Sistema de monitorización unidades móviles.

Así mismo en 2025 ha de darse continuidad a las medidas compensatorias en el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía por las afecciones a Red Natura2000, así como al contrato de mantenimiento, conservación y vigilancia de la plataforma. Continuarán las obras de restauración ecológica del humedal de la Laguna Calderón Grande en el término municipal de Osuna, a su estado hidrológico natural. El humedal de Calderón Grande forma parte del sistema de lagunas de la finca militar Las Turquillas, perteneciente a la Reserva Natural del Complejo Endorreico de La Lantejuela (solamente la zona norte de la laguna está protegida).

La AOPJA también tiene una encomienda para la presentación de candidaturas de proyectos al programa Interreg Poctep, preparando en la actualidad una candidatura para la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana, sobre Espacios Públicos Litorales Transfronterizos Andalucía-Algarve. Además de preparar la candidatura, incluyendo la búsqueda de socios y la elaboración de la documentación necesaria, la AOPJA desarrollará tareas de coordinación del proyecto, en apoyo a la Dirección General, en el caso de ser seleccionada la candidatura.

Dentro de este mismo Programa Interreg Poctep, la AOPJA prepara así mismo una extensión del proyecto CICLOSEND_SUR, finalizado en octubre de 2023. En caso de ser seleccionada la nueva candidatura, la AOPJA volverá a ser coordinador del Proyecto, bajo la figura de Beneficiario Principal.