



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



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

El Decreto del presidente 6/2024, de 29 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, establece en su artículo 6, que corresponde a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda 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 y, que 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 citado Decreto del Presidente 6/2024, de 29 de julio, la Agencia Pública de Puertos de Andalucía se adscribe a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

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, modificado por el Decreto 167/2024, de 26 de agosto, en su artículo 1 dispone, que 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.

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.
- * El Consejo Andaluz del Taxi.
- * La Comisión Estadística y Cartográfica.
- * El Consejo Andaluz de Ordenación del Territorio y Urbanismo.
- * La Comisiones Territoriales de Ordenación del Territorio y Urbanismo.
- * Las Comisiones Provinciales de Coordinación Urbanística.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Respecto al programa 43A, 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 PEAV 2022-2025) y en el nuevo Plan Estatal de Vivienda para el periodo 2026-2030 que se apruebe en 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 y los efectos negativos provocados por la guerra de Ucrania, con una triple 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; por otra, la erradicación de zonas degradadas, chabolismo e infravivienda; y, por otra, la promoción de nueva vivienda en alquiler asequible en edificios energéticamente eficientes.

Estos 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 todos estos planes y de los programas complementarios está revirtiendo 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, cuyo texto se encuentra en tramitación parlamentaria, 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 2026 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 2026 se pondrán en carga las distintas líneas que deriven del nuevo Plan Estatal de Vivienda 2026-2030.

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.

Dentro de las iniciativas en materia de acceso a la vivienda, cabe destacar el Bono Alquiler Joven, cuya segunda convocatoria, aprobada en enero de 2025, se encuentra en un estado avanzado de resolución. Y el Programa



Garantía Vivienda Andalucía, que si bien no tiene reflejo en el Programa Presupuestario 43A, 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 andaluces menores o con edad igual a 40 años, que tengan capacidad de afrontar el pago de un préstamo que podrá ser de hasta el 100% 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 andaluces 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 2.112 resoluciones favorables a fecha de este informe, actualmente se trabaja en la modificación del programa para adelantar sus efectos al momento de la compra de la vivienda sin el inicio de su construcción.

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, finalizará la ejecución a lo largo del año 2026 de los citados programas.

Cabe señalar la aprobación del Decreto-ley 1/2025, de 24 de febrero, de medidas urgentes en materia de vivienda, que establece herramientas para que los promotores públicos y privados puedan impulsar la construcción de viviendas protegidas. Así, se puede ver incrementada la oferta de vivienda protegida, y el número de proyectos que solicitan acogerse al programa de Ayudas de fomento del parque público de vivienda en alquiler, alimentado por financiación del Plan Estatal de acceso a la vivienda vigente.

Por otro lado, en el marco del citado Decreto-ley 1/2025, de 24 de febrero, cabe destacar asimismo que se pondrá en marcha la Bolsa de suelo de vivienda protegida, y se ha implementado la herramienta informática para su visualización.

La tramitación del Proyecto de Ley de Vivienda de Andalucía supondrá igualmente un impulso a los programas actuales y a los programas nuevos que puedan aprobarse con motivo de la entrada en vigor de la citada Ley y del nuevo Plan Estatal de Vivienda 2026-2030.

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 principales la ordenación del territorio y del litoral, el urbanismo y la inspección territorial y urbanística. Para el impulso de estas competencias se cuenta con un marco normativo reciente, aprobado en los años 2021 (Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, LISTA) y en 2022 (Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de la LISTA). 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.

Una vez finalizado el desarrollo del nuevo marco normativo, se considera estratégico para el impulso de la ordenación del territorio el desarrollo de una planificación territorial que cumpla con los principios generales del nuevo corpus normativo. En este contexto, el Consejo de Gobierno acordó en 2024 la formulación de la revisión



del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), vigente desde finales del año 2006. La necesidad de la revisión se motiva en los numerosos cambios que se han sustanciado desde su aprobación. Se trata de cambios tanto en el ámbito legislativo, autonómico y estatal, como en el ámbito estratégico y de planificación, a escala autonómica, estatal e internacional, así como en las dinámicas socioeconómica, ambiental y territorial de la región, lo que incide en la operatividad del Plan vigente, siendo necesaria una revisión completa de sus contenidos. 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, para las actuaciones con incidencia en la ordenación del territorio y para la acción pública en general.

En el siguiente nivel de planificación 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 de la Costa del Sol Occidental, de la Serranía de Ronda y de la Sierra de Cádiz, la revisión del Plan del Poniente Almeriense y una modificación puntual del ámbito de la Costa del Sol Oriental – Axarquía.

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 la revisión del POTA, se plantea la incorporación transversal en la planificación del territorio de Andalucía de los diecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) recogidos en la Agenda 2030, especialmente el ODS 11, sobre ciudades y comunidades sostenibles, en el que se focaliza la citada Agenda Urbana de Andalucía.

En materia de disciplina territorial y urbanística, la Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana ostenta competencia para el ejercicio de las potestades que corresponden a la Junta de Andalucía para asegurar el cumplimiento de la legislación y ordenación territorial y urbanística (inspección, sanción, restablecimiento de la legalidad). El 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), establece las líneas prioritarias de intervención fijadas para el ejercicio de dichas competencias a través de la inspección de ordenación del territorio y urbanismo.

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.

Aparte de la mejora de la red de carreteras existente, se ha incrementado la inversión en materia de conservación



de la red autonómica ya que, por su capilaridad en el territorio, juega un papel fundamental en la lucha contra la despoblación ayudando a fijar población al territorio, garantizando el acceso a zonas interiores rurales de poblaciones diseminadas, mejorando la accesibilidad a bienes y servicios generalmente prestados en otras poblaciones de mayor entidad, así como dando salida a la producción agraria estacional y facilitando el acceso del turismo interior. La conservación y mejora de las infraestructuras viarias en estos ámbitos favorece un desarrollo económico solidario y territorialmente equilibrado.

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. La Estrategia cuenta con un plazo de ejecución de 18 meses y se encuentra actualmente en fase de elaboración, estando prevista su aprobación para el periodo comprendido entre 2026 y 2027.

También está previsto la elaboración y aprobación de la Revisión del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla



para el periodo comprendido entre 2025 y 2026. Este plan detallará las principales medidas contempladas en el Plan de Infraestructuras del Transporte y 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 Movilidad en Andalucía (PITMA) 2030, la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible 2030, la Revisión del 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).

Asimismo, 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 durante 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.

Afección en la igualdad de género

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.

Afección en el cambio climático

Desde este programa se realizan actuaciones de reducción de consumo de energía primaria, partiendo de que el edificio de la sede principal es un edificio inteligente.

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.

Cabe destacar como medida que viene a impulsar el cumplimiento de estos fines la promulgación del Decreto-ley 1/2025, de 24 de febrero, de medidas urgentes en materia de vivienda, dictado con la finalidad de poner a disposición de la ciudadanía andaluza 20.000 viviendas protegidas en el plazo de cinco años.

OE.4 Proporcionar una solución habitacional a 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 doméstica.

Afección en la igualdad de género

Se incluyen en las convocatorias de ayudas al alquiler dentro de personas vulnerables, a mujeres.



Afección en la violencia de género

Se incluyen en las convocatorias de ayudas al alquiler dentro de personas vulnerables, a 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.

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 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.

Afección en el cambio climático

Las actuaciones realizadas con el mantenimiento de las infraestructuras viarias incrementa la sostenibilidad, reduce el impacto ambiental, garantizando su durabilidad y eficiencia.

OE.7 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 Plan se ha redactado en base al diagnóstico elaborado de forma que permite 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.

Afección en el cambio climático

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.

Afección en la familia

La creación de la tarjeta de transporte metropolitano a familias numerosas promueve el acceso económico al transporte, especialmente para familias de bajos ingresos.

OE.8 Aumentar el uso del transporte público y la intermodalidad por parte de las mujeres

Aumentar el uso del transporte público y de las infraestructuras intermodales por parte de las mujeres mediante la adopción de medidas orientadas a mejorar la seguridad en los entornos de acceso al transporte y a adaptar los servicios a los patrones y necesidades específicas de movilidad de las mujeres.

Se prestará especial atención a las mujeres que viven en zonas rurales en el marco del Programa Andalucía Rural Conectada y de mujeres que viven en barrios vulnerables social y económicamente, con el propósito de garantizar la equidad, la inclusión y el bienestar social en el ámbito de la movilidad, favoreciendo especialmente la autonomía y el acceso equitativo a oportunidades educativas, laborales, de participación comunitaria, etc.

Afección en la igualdad de género

Al mejorar la seguridad para el uso del transporte público por parte de las mujeres se pretende garantizar la equidad, la inclusión, el bienestar social y la autonomía y el acceso equitativo a oportunidades educativas, laborales, de participación comunitaria, etc.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Para el ejercicio 2026 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 1. 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 2. 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 3. Este capítulo incluye los gastos financieros, como los intereses de demora.

Capítulo 4. 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 6. 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 7. 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 9. 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	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	101.190.443	7,9
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	37.608.748	2,9
3 GASTOS FINANCIEROS	940.000	0,1
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	48.338.620	3,8
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	188.077.811	14,7
6 INVERSIONES REALES	516.968.607	40,4
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	526.105.248	41,1
Operaciones de Capital	1.043.073.855	81,5
OPERACIONES NO FINANCIERAS	1.231.151.666	96,2
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS	50.000.000	3,8
OPERACIONES FINANCIERAS	50.000.000	3,8
TOTAL	1.281.151.666	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

En materia de vivienda, rehabilitación y suelo:

En el Presupuesto 2026 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 y a las entidades del Tercer Sector, 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 Plan Estatal de Vivienda 2018-2021, como en el Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025. Asimismo, se ha solicitado por parte de la Comunidad Autónoma de Andalucía que continúe en el próximo Plan Estatal de Vivienda 2026-2030, que se aprobará en 2025. Su 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 27 de mayo de 2025 se ha efectuado convocatoria para el ejercicio 2025 de las subvenciones de las actuaciones adscritas en 2024 al programa de fomento del parque de viviendas en alquiler o de cesión de uso en Andalucía. Además, por Resolución de 4 de marzo de 2025 se abrió un nuevo el plazo de presentación de solicitudes de adscripción de actuaciones al programa de fomento del parque de viviendas en alquiler o de cesión de uso en Andalucía mencionado, consecuencia del cual se van a adscribir cerca de 1.500 viviendas. Estas son medidas que coadyuvan al cumplimiento del objetivo establecido en el Decreto-ley 1/2025, de 24 de febrero.
- * 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 2026 finalizar 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 cerca de cuatro mil viviendas nuevas.
- * Y ocupan un lugar destacable los Programas de ayuda al alquiler de vivienda a personas especialmente vulnerables. Por una parte, se mantiene en 2026 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, previéndose para 2026 finalizar los pagos de la convocatoria de 2025, así como continuar con la tramitación de nuevas solicitudes derivadas de la incorporación de crédito a este programa.

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 proseguir 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 2026 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.
 - 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 2026 se finalizarán 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.
 - A lo largo de 2026 se continuará con la tramitación de las subvenciones excepcionales derivadas de los acuerdos de Comisión Bilateral firmados en 2025 para la erradicación de zonas degradadas, el chabolismo y la infravivienda en diversas provincias de Andalucía.
- * Asimismo, en 2026 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 2026 se finalizarán las intervenciones puestas en marcha en veintidós Entornos de Rehabilitación Residencial Programada (ERRP), previamente delimitados por los respectivos ayuntamientos: 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 3.219 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 2026 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 las actuaciones pendientes del Programa Regional de Espacios Públicos.
- 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, incorporándose la finalización de las actuaciones en el Molino de los Montoro, en Priego de Córdoba. En esta línea de acción, se proseguirá con 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:

- * La concesión de una subvención a la Autoridad Portuaria de Almería 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.
- * En materia de Inspección, las destinadas a efectuar demoliciones en ejecución subsidiaria de resoluciones finalizadoras de procedimientos de restablecimiento de la legalidad territorial y urbanística. Se prevé asimismo una partida para llevar a cabo demoliciones en cumplimiento de solicitudes de auxilio de la jurisdicción penal.

En cuanto a las partidas presupuestarias más importantes en materia de Infraestructuras Viarias destacan:

En relación a los grandes ejes viarios, durante 2026 estarán en ejecución la ampliación de capacidad de la A-483 de Almonte-El Rocío (FEDER), la Fase 1 de la Ronda Norte de Córdoba, la plataforma reservada BUS-VAO de la A-404 (PK 22,3 – PK 24,6) en Alhaurín de la Torre (FEDER), la Autovía A-357 Tramo Casapalma – Cerralba (Eje Ronda – Málaga – Campillos), la construcción de la Autovía del Olivar A-316 tramo Martos intersección A-6051 en su primera fase, y la duplicación de la A-491 (Rota Chipiona) Fase 1.

En cuanto a la conservación de carreteras se continuará con la ejecución de los 33 contratos de conservación integral y se licitarán los 3 últimos contratos que finalizan en 2026 culminándose las tareas de mejora de estos 36 contratos que abarcan la totalidad de la red autonómica de carreteras.

Se continuará con los contratos de servicios de mantenimiento de firmes distribuidos por la totalidad del territorio andaluz, y se seguirá ejecutando la obra de mejora integral y paisajística de la carretera A-395 de acceso a Sierra Nevada.

Se continuarán con la ejecución de numerosas actuaciones en materia de seguridad vial con cargo a los Fondos FEDER 2021-2027 y otras actuaciones con cargo a los fondos FEADER.

En materia de infraestructuras del transporte y movilidad:

Respecto al gasto en operaciones 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 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.

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. Asimismo, se mantiene la operativa de la ruta aérea Almería-Sevilla en el marco de colaboración entre el Estado y la Comunidad Autónoma.

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 IX 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 que se recogerá en el futuro Plan Estatal de Vivienda 2026-2030, 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 continuidad del Programa Garantía Vivienda Andalucía, que permitirá la concesión del aval para los casos de compra de la vivienda con carácter previo al inicio de su construcción.
- * 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.



- * 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 finalización de las convocatorias 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.
- * Proseguir con la tramitación de las subvenciones excepcionales derivadas de los acuerdos de Comisión Bilateral 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 la principal novedad es la consignación del primer pago de la subvención a la Autoridad Portuaria de Almería, ya que su concesión se encuentra en sus fases finales de tramitación.

También se incluye en el presupuesto de autofinanciada una cuantía para la ejecución de actuaciones en desarrollo de los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional y de sus planes especiales, que viene a sustituir a la partida prevista en la anualidad 2025 para la financiación de estas actuaciones con fondos FEADER 2022-2027.

En materia de infraestructuras viarias continúan las 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 continuará la ejecución 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 y reordenación de accesos a La Rambla (A-3133).
- * 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 de la A-383 Polígono El Zabal (La línea de la Concepción).
- * Mejora de seguridad vial en la A-472 (PK 22), intersección con la HU-6109 y acceso a Manzanilla (Huelva).
- * Remodelación de la intersección de acceso al Polígono La Marcoba en la A-4100 (Guadix).
- * Glorieta en la A-370 (PK 9+750 - PK 10+050) (Garrucha).

Además, conforme se vayan culminando los proyectos se licitarán las obras de:

- * Paso Ciclo Peatonal en la carretera A-431 de Córdoba a Lora del Río P.K. 51+105, en el Término Municipal de Palma del Río (Córdoba).
- * Paso Inferior Peatonal en Carretera A-457 (P.K. 22+200) en el T.M. de Lora del Río (Sevilla).

Durante 2026, continuará la ejecución, también con cargo a los fondos FEDER la ampliación de capacidad de la



A-483 de Almonte-El Rocío y la plataforma reservada BUS-VAO de la A-404 (PK 22,3 – PK 24,6) en Alhaurín de la Torre.

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). En concreto se actuará en la A-360 en Sevilla, y en la A-381 en Cádiz.

Con cargo a fondos FEADER concluirán las obras de acondicionamiento de la A-348 desde la N-323 a Lanjarón, tramo I, y continuarán las obras de acondicionamiento de la A-348 desde la N-323 a Lanjarón, tramo II y la mejora de la A-1175 (Embalse Benínar – Turón).

Con cargo a autofinanciada se continuará la ejecución de la Fase 1 de la Ronda Norte de Córdoba, la construcción de la Autovía del Olivar A-316 tramo Martos intersección A-6051 en su primera fase, 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 continuará con los contratos de servicios de mantenimiento de firmes distribuidos por la totalidad del territorio andaluz y se seguirá ejecutando la obra de mejora integral y paisajística de la carretera A-395 de acceso a Sierra Nevada.

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:

- * Se avanzará en la definición de la futura Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030 para la Comunidad Autónoma de Andalucía, así como en la elaboración y tramitación de la Revisión del Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla, cuya aprobación está prevista para 2026. Con ello, se completará el conjunto de 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.
- * Se continuará con el 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.

En materia de infraestructuras del transporte:

Destaca el presupuesto 2026 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 Guadaira, que finalizarán la ejecución material de las obras e iniciarán el 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 y licitando los Proyectos de Instalaciones, la segunda agrupación de asistencia técnica integral y las obras de los tramos IV y V.
- * La finalización de la ejecución de las obras del Tranvía de Alcalá de Guadaira 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 y el de Huelva, en desarrollo del Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitano 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 proseguirá el impulso de las actuaciones para la integración del ferrocarril en Granada.

Igualmente, se impulsará un Convenio de Colaboración con ADIF y Ayuntamiento para mejora de las actuaciones para la integración urbana del ferrocarril en Jaén, así como mejora de las conexiones ferroviarias.

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 2026 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.

Programa		2026	%
12S	DIRECCIÓN Y SERVICIOS GENERALES	50.584.570	3,9
43A	VIVIENDA, REHABILITACIÓN Y SUELO	619.638.508	48,4
43B	ACTUACIONES EN MATERIA ORDENA. TERRIT. Y URBANISMO	23.870.379	1,9
51A	INFRAESTRUCTURAS VIARIAS	234.166.337	18,3
51B	MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	352.891.872	27,5
TOTAL		1.281.151.666	100,0

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 aquel. 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 2026 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 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.1.1.1 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.1.1.2 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.1.1.3 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.1.2 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 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 este, 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.1.3.1 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.1.3.2 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.1.4 Construir una administración accesible, transparente y participativa



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

ACT.1.4.1 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.1.4.2 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.1.5 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.1.5.1 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.1.5.2 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.

OO.1.6 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.1.6.1 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 organizativa y confort del personal funcionario y laboral llamado a trabajar en ellas y de la ciudadanía usuaria de sus servicios.

Afección en el cambio climático

Por sus potenciales implicaciones en lo relativo a la promoción del uso de la electricidad y de combustibles menos contaminantes en la calefacción y refrigeración de los edificios, y en el aumento de la participación de las energías renovables para la generación de electricidad y los usos térmicos en los edificios de titularidad pública.

ACT.1.6.2 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.

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.

Afección en la igualdad de género

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

Afección en el cambio climático

Desde el programa presupuestario se inician actuaciones de mejora energética y reducción de uso de agua y



emisiones.

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.

Afección en la igualdad de género

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.

Afección en el cambio climático

Integración de la dimensión climática en las políticas sectoriales ejecutadas a través de los distintos programas presupuestarios.

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 está marcado por el aumento de los precios de la vivienda en venta y en alquiler generalizado. No obstante, hay que interpretar los datos en clave territorial, de forma que podemos concluir que hay un grupo de municipios en Andalucía donde la demanda excede a la oferta, con Málaga a la cabeza, y con otras capitales de provincia y municipios costeros o de aglomeraciones urbanas; hay otro grupo de municipios donde la demanda está equilibrada con la oferta de vivienda; y, finalmente, otro grupo de municipios donde no hay demanda de vivienda y, al contrario, hay riesgo de despoblación.

Por otra parte, la subida de precios tras la COVID 19 y la guerra de Ucrania, que generó una subida de los precios generalizada, no ha retrocedido, por lo que el elevado precio de la construcción actual, por el precio de los materiales, la energía, el suelo y la mano de obra, es una realidad a la que hay que hacer frente para mejorar la accesibilidad a las viviendas en relación a los salarios disponibles en Andalucía.

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.

No obstante, las cifras en Andalucía según la Estadística Registral Inmobiliaria Registradores (interanual a primer trimestre 2025), son las siguientes:

- * Andalucía fue la región de España donde más compraventa de viviendas se produjo con 132.727 viviendas, de las que 34.313 fueron viviendas de nueva construcción.



- * Andalucía es la región con más viviendas terminadas en términos absolutos y por cada 1.000 habitantes en España. En 2018 se terminaron 9.656 viviendas totales y en 2024 se han terminado 20.559 viviendas, algo más del doble. En estos 6 años se ha duplicado la oferta de viviendas nuevas en Andalucía.
- * Se constituyeron 89.653 hipotecas, siendo la hipoteca media en Andalucía menor que la hipoteca media en España. (667,0 euros hipoteca media Andalucía, esfuerzo salarial en compra 33,51%). Es la comunidad donde más hipotecas se han constituido.
- * El porcentaje de hipotecas constituidas en el primer trimestre respecto a las compraventas de viviendas ha sido del 62,1% por debajo de la media de España, lo que significa que un alto volumen de viviendas, el 37,9%, se compran sin crédito.
- * El precio medio de la vivienda en venta en Andalucía fue por debajo de la media en España, interanual a primer trimestre 2025, situándose en 1.857 euros/m², por debajo de Cataluña, Madrid, Baleares y País Vasco, que superan la media de España en 2.145 euros/m².
- * El precio medio de vivienda en alquiler en mayo 2025 en Andalucía fue de 12,6 euros/m² por debajo de la media de España 14,5 euros/m², y por debajo de Baleares, Canarias, Cataluña, Madrid, y País Vasco.
- * Las viviendas que se visaron para iniciar su construcción en 2018 fueron 23.126, mientras que en 2024 han sido 35.184, luego se ha incrementado el ritmo de visados en un 52%. (MIVAU).

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 PEAV 2022-2025).

Entre otras herramientas de planificación se encuentra el Decreto-ley 1/2025, de 24 de febrero, de medidas urgentes en materia de vivienda, que supone la implementación de incentivos para incrementar la oferta de vivienda protegida.

Igualmente, el avanzado estado de tramitación del Proyecto de Ley de Vivienda de Andalucía, va a suponer un impulso en el acceso a la vivienda y a los programas de se derivan de la Ley.

Si bien el Plan Vive en Andalucía 2020-2030 se financia en parte a través del Plan Estatal para el acceso a la vivienda 2022-2025, dado que ha terminado en el año 2025, se prevé la aprobación de un nuevo Plan Estatal de Vivienda para el periodo 2026-2030, lo que conllevará adaptaciones de los programas de ayudas en Andalucía en base a un nuevo Convenio de financiación para el nuevo periodo.

Es el caso del Programa de Fomento del Parque de Viviendas en Alquiler, que ha permitido la puesta en marcha de, aproximadamente, 5.510 viviendas en convocatorias de los años 2019, 2020, 2021, 2023, 2024 y 2025, de acuerdo a una orden de bases reguladoras 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. Está prevista la publicación de la convocatoria de subvenciones 2026 de las promociones que hayan suscrito Acuerdos Bilaterales con el Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana antes del 30 de octubre de 2025, que comprometerán presupuesto de la convocatoria de adscripción del año 2025. Se prevé la continuidad de este programa, si bien adaptándolo al nuevo Plan Estatal que se apruebe.

Por otro lado, se presta atención a los programas de ayuda al alquiler de vivienda a personas especialmente vulnerables. Así, se mantiene para 2026 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 mismas 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 y el Programa de ayudas a entidades del Tercer Sector que faciliten una solución habitacional a personas especialmente vulnerables

Dentro de las iniciativas en materia de acceso a la vivienda, cabe destacar el Bono Alquiler Joven, cuya segunda convocatoria se encuentra en un estado avanzado de resolución. Y el Programa Garantía Vivienda Andalucía, que si bien no tiene reflejo en el Programa Presupuestario 43A, 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 andaluces menores o con edad igual a 40 años que tengan capacidad de afrontar el pago de un préstamo que podrá ser de hasta el 100% 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 andaluces 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 2.112 resoluciones favorables a fecha de este informe, actualmente se trabaja en la modificación del programa para adelantar sus efectos al momento de la compra de la vivienda sin el inicio de su construcción.

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.

También hay que destacar en 2026, 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.

A lo largo de 2026 se continuará con la tramitación de las subvenciones excepcionales derivadas de los acuerdos de Comisión Bilateral firmados en 2025 para la erradicación de zonas degradadas, el chabolismo y la infravivienda en diversas provincias de Andalucía.

Igualmente, a lo largo de 2026 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 nuevo Plan Estatal de Vivienda 2026-2030 que se apruebe, de cuya financiación se nutrirán 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 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 doméstica, 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 las mismas.

Afección en la igualdad de género

Se contemplan en este objetivo las ayudas a personas vulnerables, en concreto ayudas de alquiler a las víctimas de violencia doméstica.

Afección en la violencia de género

Se contemplan en este objetivo las ayudas a personas vulnerables, en concreto ayudas de alquiler a las víctimas de violencia doméstica.

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 la anualidad 2026 se abrirá una convocatoria de subvenciones para las actuaciones que resulten adscritas en 2025.

Asimismo, se ha publicado la Resolución de 4 de marzo de 2025, por la que se abrió un nuevo plazo de presentación de solicitudes de adscripción de actuaciones al programa de fomento del parque de viviendas



protegidas, según la Orden de 4 de mayo de 2023, con el objetivo de cumplir los compromisos adquiridos con el Estado.

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 concurrencia 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 nuevo Plan Estatal de Vivienda 2026-2030 que se apruebe y se complementarán con financiación autonómica, dando así continuidad a anteriores convocatorias impulsadas por la Secretaría General de Vivienda, así como a las nuevas convocatorias de ambas líneas.
- * El Programa Bono Alquiler Joven en Andalucía, regulado por el Real Decreto 42/2022, de 18 de enero, se ha materializado en Andalucía en dos convocatorias, la del año 2022, ya finalizada, y la del año 2025, convocada por la Orden de 2 de enero de 2025.

La concesión de estas ayudas consiste en una subvención de hasta 250 euros mensuales, durante dos años, a jóvenes menores de 35 años para el alquiler de su vivienda habitual.

Afección en la igualdad de género

La actuación se dirige, entre otros beneficiarios, a mujeres víctimas de violencia doméstica.

Afección en la violencia de género

La actuación se dirige, entre otros beneficiarios, a mujeres víctimas de violencia doméstica.

Afección en la infancia y adolescencia

Esta actuación se dirige a personas vulnerables, lo que puede incluir a niños y jóvenes vulnerables.



Afección en la familia

Esta actuación se dirige a personas vulnerables, lo que puede beneficiar a familias en situación precaria.

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 2026 continuará la ejecución de las actuaciones conveniadas, previendo que concluyan en dicha anualidad todas ellas. Su regulación se establece por el Real Decreto 853/2021, de 5 de octubre. Son ayudas de 700 euros/por m² de vivienda con un máximo de 50.000 euros por vivienda.

Afección en el cambio climático

Se impulsan la construcción de viviendas energéticamente eficientes.

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.

El indicador “Vivienda afectadas por actuaciones de rehabilitación” contabiliza las viviendas afectadas anualmente por actuaciones de rehabilitación, ya sean estas 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.

Afección en el cambio climático

Este objetivo dispone de líneas de trabajo que persiguen la eficiencia energética.

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, se prevé efectuar una nueva convocatoria.

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

Se desarrollarán en 2026 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.

Afección en el cambio climático

Mejora de la eficiencia energética en viviendas y edificios

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.

Afección en el cambio climático

Se promueven actuaciones que usen vegetación, movilidad peatonal y ciclista, utilización racional de los recursos naturales y energéticos, etc.

Afección en la infancia y adolescencia

Recuperar espacios públicos urbanos y establecer un modelo de ciudad más habitable y verde tiene un beneficio directo en el aumento de la calidad de vida de la infancia y la adolescencia.

Afección en la familia

Recuperar espacios públicos urbanos y establecer un modelo de ciudad más habitable y verde tiene un beneficio directo en el aumento de la calidad de vida de la familia.

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

Se tiene previsto durante el ejercicio 2026, la ejecución de 28 actuaciones de regeneración de espacios urbanos, entre las que se encuentran, entre otras, Los Barrios, Aznalcázar, Lebrija y Sevilla.

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).

Afección en el cambio climático

Se pretende recuperar los espacios públicos urbanos y establecer un modelo de ciudad más habitable y verde.

Afección en la infancia y adolescencia

Recuperar espacios públicos urbanos y establecer un modelo de ciudad más habitable y verde tiene un beneficio directo en el aumento de la calidad de vida de la infancia y la adolescencia.



Afección en la familia

Recuperar espacios públicos urbanos y establecer un modelo de ciudad más habitable y verde tiene un beneficio directo en el aumento de la calidad de vida de la familia.

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 retomó la actuación en 2024. Con fecha 11 de septiembre de 2024 se procedió a la publicación del anuncio de licitación mediante el procedimiento de concurso de proyectos con intervención de Jurado, para la contratación del proyecto y dirección facultativa de las obras para la rehabilitación del antiguo convento de Santa María de los Reyes en Sevilla, cuyo fallo del Jurado tuvo lugar con fecha 29 de enero de 2025, y la formalización del contrato el 23 de mayo de 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 publicó 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, si bien el estado del mismo está en fases muy tempranas de desarrollo.

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), Rehabilitación Ayuntamiento de Écija (Sevilla) y obras de terminación de la Rehabilitación del Molino de Los Montoro para uso museístico en el Recreo de Castilla en Priego de Córdoba (Córdoba).

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

Fortalecer el conocimiento, la difusión y la valorización del patrimonio arquitectónico andaluz, promoviendo la formación especializada, el reconocimiento profesional y el desarrollo innovador en el ámbito de la arquitectura y la construcción, mediante la organización de actividades culturales, educativas y de investigación, así como el impulso de proyectos innovadores relacionados con la arquitectura y el patrimonio histórico.

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

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

Se otorgarán los Premios Andalucía de Arquitectura, en su edición 2026, con el objeto de significar y hacer pública y compartida la excelencia de las mejores obras y trabajos en el ámbito de la arquitectura, así como destacar el conjunto de la labor continuada que los profesionales o instituciones han puesto al servicio de esta.

En el ámbito de las actividades de difusión, finalizar la exposición monográfica en itinerancia de José María García de Paredes.

Se prevé el inicio de dos proyectos de publicación para la anualidad 2026, asociados a los ganadores del premio a la trayectoria profesional de los Premios de Andalucía de Arquitectura 2022 y 2024.

ACT.1.5.2 Actividades de fomento, 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.
- * Las ayudas destinados a Universidades Públicas Andaluzas, dirigida a mejorar el conocimiento de la realidad en relación con el acceso a la vivienda, garantizando la sostenibilidad de una actividad investigadora de calidad y orientada a la utilidad para la mejor actuación y gestión por parte de las administraciones públicas, asegurando la difusión del conocimiento disponible. Dado que las convocatorias son de carácter bianual y en el ejercicio 2025 se está tramitando la que afecta a los ejercicios 2025-2027, no se consigna ningún importe para el ejercicio 2026.
- * 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 Proporcionar una solución habitacional a 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.

Afección en la igualdad de género

Se pretende garantizar una reserva del 2% del importe de las convocatorias de "ayudas de alquiler a personas vulnerables" a mujeres de este colectivo.

Afección en la violencia de género

Se pretende garantizar una reserva del 2% del importe de las convocatorias de "ayudas de alquiler a personas vulnerables" a mujeres de este colectivo.

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 doméstica, 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 220 ayudas destinadas a las mujeres víctimas de violencia doméstica, víctimas de trata con fines de explotación sexual y víctimas de violencia sexual, que se corresponden con un porcentaje aproximado del 4% del total de las ayudas destinadas a personas especialmente vulnerables.

Afección en la igualdad de género

Se concederán aproximadamente 220 ayudas destinadas a las mujeres víctimas de violencia doméstica, víctimas de trata con fines de explotación sexual y víctimas de violencia sexual.

Afección en la violencia de género

Se concederán aproximadamente 220 ayudas destinadas a las mujeres víctimas de violencia doméstica, víctimas de trata con fines de explotación sexual y víctimas de violencia sexual.

PROGRAMA 43B- ACTUACIONES EN MATERIA ORDEN. 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 sus instrumentos de desarrollo, en el marco de los fines y objetivos que establece la legislación específica en la materia. Se persigue la consolidación de un territorio equilibrado,



cohesionado y sostenible, respetando la diversidad de la región y contribuyendo a la reducción de las desigualdades entre la población andaluza.

La revisión del marco normativo ha sido una tarea prioritaria en los últimos años. Este marco se culmina con 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, aprobado por Decreto 550/2022. En el 2025 se aprueba el nuevo decreto que regula el reparto de competencias y funciones entre los distintos órganos de la Junta de Andalucía con competencia en materia de ordenación del territorio y urbanismo, así como de la Comisiones Provinciales de Coordinación Urbanística y del Consejo Andaluz de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

Finalizado el marco normativo, 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. Su impulso se centra en la revisión del principal documento de ordenación a nivel regional, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA).

El POTA de 2006 reflejaba las necesidades de articulación y cohesión que nuestra Comunidad Autónoma tenía a principios del siglo XXI, y con este fin ordenaba el territorio y establecía las bases para su desarrollo. El marco que estableció ha contribuido de una forma positiva al cambio acaecido en el territorio andaluz, más articulado y cohesionado en la actualidad. Sin embargo, la evolución del territorio, de los nuevos usos y actividades a los que da soporte y la aparición de nuevos retos que es necesario atender, así como la renovación de la legislación en materia de ordenación del territorio, entre otros aspectos, hacen necesaria la revisión del Plan. 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.

El POTA identificó 34 unidades territoriales que constituían los ámbitos de planificación de nivel intermedio definidos por su homogeneidad física y funcional, así como por presentar problemáticas y oportunidades comunes en relación con el desarrollo económico y la gestión de sus recursos patrimoniales. 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. Siete de ellos se aprobaron con anterioridad a la entrada en vigor del POTA. A lo largo de este extenso período, los conceptos, estructuras y contenidos de estos planes han evolucionado conforme a la legislación vigente en materia de ordenación del territorio y la sectorial que incide en la misma.

Analizando la cobertura territorial de estos planes subregionales aprobados, se pone de manifiesto que el 58,99% de los municipios de Andalucía y el 26,72% de su población carecen de instrumento de ordenación territorial de ámbito subregional. El total de 17 POTs aprobados 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). La insuficiente cobertura del territorio con ordenación subregional y las dificultades experimentadas en la tramitación de estos planes durante 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. De manera consecuente, en el año 2023 el Consejo de Gobierno instó a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio 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, abordará una nueva propuesta de delimitación de ámbitos para la planificación subregional al objeto de agilizar la elaboración y aprobación de estos instrumentos.

El litoral ha sido un elemento central en el esfuerzo planificador del nivel subregional, 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 finalizando su 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. Según información de la Estrategia frente al Desafío Demográfico en Andalucía (2023) en elaboración, y los datos del Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA), las serranías continuarán perdiendo población de manera significativa. Se estima que para 2040 habrán perdido 62.000 habitantes, representando solo el 16% de la población total de la región. Para acometer esta problemática se está trabajando en la redacción de los planes de la Sierra de Cádiz y la Serranía de Ronda. Estos planes pretenden contribuir a fijar la población en el territorio, ya que en estos ámbitos la población ha decrecido en la última década el 2,53% y el 1,95%, respectivamente, mientras que en el conjunto de Andalucía ha crecido un 2,73% y, en concreto, en la provincia de Málaga un 9,42%. Por otra parte, respecto a la población mayor de 65 años alcanza el 19% en la Sierra de Cádiz y el 21,53% en la Serranía de Ronda, cifras que en este último caso son sensiblemente superiores a las de la Comunidad Autónoma (18,69%).

En relación a la competencia en materia de urbanismo, se considera necesario apoyar a los municipios en el impulso de sus instrumentos de ordenación urbanística, tras adquirir competencias plenas con la aprobación de la LISTA con el único límite de los intereses supralocales, sobre los que la Comunidad Autónoma ostenta competencias exclusivas. A nivel urbanístico, es necesario continuar con el fomento de la redacción de los nuevos instrumentos de ordenación mediante la creación de mesas de trabajo con los ayuntamientos y, a su vez, finalizar aquellos expedientes iniciados con la derogada Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA) y que continúan su trámite de acuerdo con esta Ley, en virtud del régimen transitorio de la LISTA.

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 en los últimos años, con el consiguiente aumento del número de expedientes tramitados.

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, fijan 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 en 2024 y de la versión preliminar en 2025, se prevé que en 2026 se finalice la redacción de versión definitiva sobre la que se realizará el pronunciamiento del órgano ambiental.

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 (POTs), sus modificaciones o revisiones. Esta actuación tiene como objetivo ampliar la cobertura del territorio andaluz que cuenta con POTs aprobados. 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 contempla la elaboración y tramitación hasta su aprobación de instrumentos de planificación previstos en los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional.

También 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, mantenimiento, 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 estos, 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. El objeto último de esta colaboración es la



culminación de la tramitación por las administraciones locales de instrumentos de ordenación urbanística.

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 la actividad de la Inspección Territorial y Urbanística mediante una mayor presencia en el territorio y una respuesta rápida y eficaz frente a actuaciones cuya magnitud, incidencia o impacto sobre el territorio justifiquen la intervención autonómica.

Para acabar con el fenómeno de la indisciplina urbanística en el suelo rústico, se realizarán visitas de inspección y se tramitarán expedientes de restablecimiento de la legalidad y sancionadores. Como medidas cautelares o preventivas para garantizar la eficacia de las actuaciones se realizará el precinto de edificaciones y parcelas ilegales y se impondrán multas coercitivas en caso de incumplimiento. Para mejorar la eficacia de la inspección, se contará con medios digitales de visualización del territorio y se emplearán drones para mejorar la visualización de parcelas ilegales. Al mismo tiempo, se desarrollarán nuevas líneas de actuación actuando contra las infracciones desde su origen, cobrando una especial significación la imposición de sanciones a profesionales que en el ejercicio de sus competencias cooperen en la comisión de actuaciones ilegales. Se tendrán en cuenta cuestiones como la facilidad o inmediatez que conllevan los procesos parcelarios actuales por fenómenos como la proliferación de edificaciones prefabricadas o casas móviles.

Asimismo, continuará la colaboración con juzgados y tribunales del orden penal y con el Ministerio Fiscal mediante la emisión de informes periciales solicitados en materia de urbanismo y ordenación del territorio.

Afección en el cambio climático

Las actuaciones inspectoras sancionan infracciones urbanísticas, que en ocasiones, degradan entornos naturales o protegidos, y dañan al medio ambiente.

ACT.1.3.1 Desarrollo de competencias en materia de disciplina territorial y urbanística y de actuaciones del Plan General de Inspección

En ejercicio de la competencia directa que corresponde a la Inspección autonómica para el ejercicio de las competencias en materia de disciplina territorial, se dará cumplimiento al Plan General de Inspección Territorial y Urbanística para el cuatrienio 2023-2026.

Por ello, se reforzará el control sobre los nuevos asentamientos ilegales en suelo rústico actuando frente a parcelaciones ilegales; se protegerán el espacio litoral y suelos preservados por la ordenación territorial; se reforzará el control sobre ámbitos en los que se aprueben Planes Especiales de adecuación ambiental y territorial; y se realizará el seguimiento de la ejecución de medidas de restablecimiento de la legalidad y sancionadoras, lo que implica un mayor seguimiento para el cobro de sanciones y la imposición de multas coercitivas para garantizar el cumplimiento de las órdenes de reposición, fomentando la autodemolición voluntaria por los interesados.

Todo ello, exigirá la tramitación de expedientes sancionadores, procedimientos de protección de la legalidad y el levantamiento de actas en visitas de inspección. En este marco, se reforzará la adopción de medidas cautelares como son la paralización de actos y usos del suelo, precintos, y la imposición de multas coercitivas como mecanismo de coerción en caso de incumplimiento de resoluciones.

Afección en el cambio climático

Las competencias descritas en esta actuación tiene un claro impacto medioambiental. Las actuaciones



inspectoras sancionan infracciones urbanísticas, que en ocasiones, degradan entornos naturales o protegidos, y dañan al medio ambiente.

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 10.550 km son de titularidad de la Junta de Andalucía, 3.539 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 1.000 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 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 2026 estará en ejecución la ampliación de capacidad de la A-483 de Almonte-El Rocío, la Fase 1 de la Ronda Norte de Córdoba, la plataforma reservada BUS-VAO de la A-404 (PK 22,3 – PK 24,6) en Alhaurín de la Torre, la Autovía A-357 Tramo Casapalma – Cerralba (Eje Ronda – Málaga – Campillos), la construcción de la Autovía del Olivar A-316 tramo Martos intersección A-6051 en su primera fase, adecuación de la A6000 Acceso a Villatorres, y la duplicación de la A-491 (Rota Chipiona) Fase 1.

Continuarán durante este año la redacción de los proyectos de la Autovía A-357 Tramo Cerralba – Zalea (Eje Ronda – Málaga – Campillos) y el enlace de la A-92 y la GR-30 en Granada, el Aumento de capacidad de la A-384. tramo: puerto seco - A-92 (Málaga), el Enlace de Montequinto en el pk 2+600 de la ctra. A-376 y la Autovía del Almanzora (A-334). Tramo: Olula del Río (enlace carretera A-349) – Fines (enlace Fines) y la Duplicación de la A-367 entre los PPKK 36+820 y 40+800 en Ronda. (Ronda-Málaga-Campillos).



ACT.1.1.2 Dotaciones 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 2026 se finalizarán una serie de obras iniciadas previamente, como es el caso de las siguientes:

- * Concluirá una de las actuaciones contempladas en la Inversión Territorial Integrada (ITI) de Jaén: Construcción de nuevo Puente del Aguadero en la A-317.
- * Concluirán las obras de acondicionamiento de la A-348 desde la N-323 a Lanjarón, tramo: Tablate - pk 3+800, con financiación de fondos europeos FEADER.
- * Mejora de la A-1175 (Embalse Benínar – Turón) FEADER.
- * Acondicionamiento de la A-348 desde la N-323 a Lanjarón, Tramos I y II.
- * La mejora integral y paisajística de la carretera A-395 de acceso a Sierra Nevada.
- * Mejora de Seguridad Vial en la A-348. Tramo PK 116 al PK 118. Huécija (Almería).
- * Nueva conexión sur del PI de Albox con el enlace oeste de Albox de la Autovía A-334 del Almanzora (Almería).

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 2026 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 2026, 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).
- * 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.
- * Nuevo acceso a la Línea de la Concepción.
- * 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.
- * 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.
- * Duplicación de calzada de la carretera A-384 (Arcos de la Frontera - Bornos).
- * Variante de Utrera en la A-394.
- * Estudio previo para el nuevo acceso a Isla Cristina.
- * Nueva conexión Estación Cártama.
- * Variante de Benacazón.
- * Variante de Guillena.
- * Mejora de la Funcionalidad y Seguridad Vial de la A-457 entre Carmona y Lora del Río.
- * Actualización de trazado del desdoblamiento de la A-356 desde la Barriada del Trapiche a Vélez Málaga.

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 2026 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.

Afección en el cambio climático

Las actuaciones realizadas con el mantenimiento de las infraestructuras viarias reduce el impacto ambiental, garantizando su durabilidad y eficiencia.

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 comenzaron las actuaciones de mejora de seguridad vial financiadas con el Programa Andalucía FEDER 2021-2027. Igualmente, en 2026 finalizarán algunas actuaciones comenzadas en 2025 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 actuaciones destacables para el año 2026, 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 los 3 últimos 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) en concreto se actuará en la A-360 en Sevilla, y en la A-381 en Cádiz.

- * 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.
- * Continuarán su ejecución 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 de los planes de Seguridad Vial.
- * Se iniciarán los trabajos para la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido (MER) fases 3, 4 y 5, así como el Plan de Acción Contra el Ruido (PAR) de I fase 5.
- * Continuarán los trabajos de mantenimiento de equipos de aforos y toma de datos de las estaciones.
- * Continuarán las actividades del contrato de servicios de inspección y seguimiento de estructuras de la red autonómica de carreteras.
- * Continuarán las actividades del contrato de servicios de responsable de seguridad en los túneles de la Red de Carreteras de Andalucía.
- * Finaliza la participación 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.
- * Se continuará con los contratos de servicios de mantenimiento de firmes distribuidos por la totalidad del territorio andaluz .
- * Actuaciones de seguridad vial en la red de carreteras: En 2026 continuará 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 y reordenación de accesos de la A-348 (PK 120+840 - 122+140) Alhama de Almería..
 - Glorieta en la A-370 (PK 9+750 - PK 10+050) (Garrucha).
 - Mejora de seguridad vial en la A-315 (PK 0+000 - PK 8+348), Torreperogil.
 - Mejora de seguridad vial en la A-378 (Osuna - Martín de la Jara)
 - 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 y reordenación de accesos a La Rambla (A-3133).
 - Mejora de seguridad vial en la A-472 (PK 22), intersección con la HU-6109 y acceso a Manzanilla (Huelva).
 - Mejora de seguridad vial en la A-358 PK 1, intersección y nuevas vías de servicio (Berja)
 - Mejora de seguridad vial en la conexión del Polígono Industrial La Marcoba con la A-4100, P.K. 5+100, Guadix (Granada)
 - Mejora del acceso a la línea en la A-383 P.K.4+880 al 7+380, en el Polígono El Zabal.
 - Proyecto de mejora puntual del trazado en A-325, Tramo: Fonelas-A-92
- * Además, conforme se vayan culminando los proyectos, se licitarán las obras de:
 - Paso Ciclo Peatonal en la carretera A-431 de Córdoba a Lora del Río P.K. 51+105, en el Término



Municipal de Palma del Río (Córdoba).

- Paso Inferior Peatonal en carretera A-457 (P.K. 22+200) en el T.M. de Lora del Río (Sevilla).

Afección en el cambio climático

Las actuaciones realizadas con el mantenimiento de las infraestructuras viarias incrementa la sostenibilidad, reduce el impacto ambiental, garantizando su durabilidad y eficiencia.

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.

Afección en el cambio climático

A mayor facilidad para el empleo de la bicicleta en los desplazamientos, mayor será su penetración, y sustituirá otros medios de transporte más contaminantes.

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 2026 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 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.

Afección en el cambio climático

A mayor facilidad para el empleo de la bicicleta en los desplazamientos, mayor será su penetración, y sustituirá otros medios de transporte más contaminantes.

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 las 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.

Según los datos más recientes del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, publicados en marzo de 2025, el sector del transporte es responsable del 30,7 % de las emisiones de gases de efecto invernadero (en adelante, GEI), y de ese total, el 92,51 % procede del transporte por carretera, que por sí solo representa un 28,4 % de las emisiones globales. Por tanto, si queremos reducir drásticamente las emisiones, deben implementarse acciones que disminuyan las emisiones de GEI en este sector.

En el ámbito andaluz, cabe destacar:

El Consejo de Gobierno, mediante Acuerdo de 2 de noviembre de 2022, aprobó el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA), con un marco temporal hasta 2030, el cual 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 seguimiento y evaluación se está acometiendo en la actualidad, habiéndose cumplido con parte de sus objetivos y medidas.

El Consejo de Gobierno aprueba en 2023 la Estrategia Especialización Inteligente S4Andalucía, para el periodo 2021-2027, 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.

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 y al Fondo de Cohesión, 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 materia de planificación de la movilidad, cabe señalar también que la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, está trabajando actualmente en lo siguiente:



- * La Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenible, en fase de elaboración y que contará con distintos escenarios de transformación del modelo actual de movilidad a 2030, 2040 y 2050. 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, el Pacto Verde Europeo o el PNIEC, entre otros. Su aprobación está prevista para el periodo comprendido entre 2026 y 2027.
- * Planes de Transporte Metropolitanos, Planes de Movilidad Sostenible, de las nueve áreas metropolitanas de Andalucía. Actualmente se encuentran aprobados siete de estos planes de las áreas de Sevilla, Málaga (2023), Campo de Gibraltar (2023), Huelva (2024), Granada (2025), Jaén (2025) y Bahía de Cádiz (2025), Almería (2025), y Córdoba (2025). También se está revisando el Plan de Transporte Metropolitano de Sevilla.

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, siendo la participación del transporte público reducida, en comparación con otras áreas metropolitanas españolas y europeas. El sector del transporte representa una media del 26% de las emisiones totales de GEI y el 47% de las emisiones difusas de GEI, porcentaje ligeramente inferior al establecido en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) que cifra en 27% la media nacional en 2020.

Por ello, si una característica persiste es el predominio de los desplazamientos en vehículo privado en la movilidad de las personas, al igual que en el transporte terrestre de mercancías resulta mayoritario el transporte por carretera frente al ferrocarril.

Por su parte, el parque de vehículos es el mayor en España, con cerca de 4,5 millones, seguido de Madrid y Barcelona con 3,97 y 3,95 millones respectivamente.

En las proyecciones futuras, a 2030 el transporte será el sector con mayor participación, suponiendo en torno al 51% de las emisiones no industriales.

Como resultado, Andalucía tiene un potencial significativo para la reducción de emisiones mejorando la movilidad urbana y metropolitana.

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.

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

- * Representa aproximadamente el 43% del consumo total de energía final en Andalucía.
- * La fuente de energía más utilizada en el sector son los derivados del petróleo, que suponen el 94% del consumo, complementados por un 6% de biocarburantes.
- * El 26% del total de emisiones de GEI tiene su origen en el transporte.
- * El transporte es responsable del 80% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NOx), del 60% de los óxidos de azufre (SOx), del 24% de las partículas inferiores a 10 micras (PM10) y del 29% de las partículas inferiores a



2,5 micras (PM_{2,5}).

- * La media anual de fallecidos por accidentes de tráfico desde 2008 se sitúa en torno a 336 personas.
- * Las infraestructuras de transporte ocupan unas 60.139 hectáreas, generando una importante fragmentación del territorio, que afecta especialmente a 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 GEI 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 únicamente de políticas de movilidad, sino que también es necesario articularlas con la planificación urbanística y la ordenación del territorio, dado que estas disciplinas tienen una elevada capacidad para incentivar o reducir la movilidad en función del modelo de ocupación del suelo, así como para favorecer la movilidad activa. En este sentido, el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) establece un marco estratégico que orienta el desarrollo territorial hacia un modelo más sostenible, compacto y equilibrado, promoviendo una integración efectiva entre el urbanismo, el transporte y la movilidad.

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:

- * Es el segundo mayor emisor de GEI en Europa 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.
- * Económico, 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.

Afección en el cambio climático

El uso del transporte público evita el transporte en vehículo privado, por lo que se reducen emisiones con efecto en el cambio climático

Afección en la familia

La creación de la tarjeta de transporte metropolitano a familias numerosas promueve el acceso económico al transporte, especialmente para familias de bajos ingresos.

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.
- * 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. 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.

- * Se continuará con el desarrollo, implementación, evaluación, y seguimiento de los planes de transporte metropolitano aprobados y se trabajará en la elaboración y tramitación de la Revisión del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla que se encuentra en fase de ejecución, teniendo prevista su finalización y aprobación en 2026.
- * 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 e implementación de las distintas medidas que deriven de los Planes de Transporte Metropolitano aprobados
- *
- *

Afección en el cambio climático

El uso del transporte público reduce el uso del vehículo privado, por lo que disminuyen las emisiones con efecto en el cambio climático.

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 2026 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 y se iniciarán los Tramos IV y V.
- * Con respecto al Tranvía de Alcalá, las actuaciones que se contemplan son las siguientes:
 - Obras de los Talleres y Cocheras.
 - Trabajos de ejecución de las obras de electrificación y sistemas ferroviarios.
 - Obras de acabados arquitectónicos e instalaciones propias en las estaciones y paradas del tranvía.
 - Contrato de suministro de material móvil del Tranvía de Alcalá de Guadaira.
 - Coordinación, ordenación, seguimiento, y control de las diferentes actuaciones que forman parte



del Gran Proyecto del tranvía de Alcalá.

- * Inicio de la explotación comercial 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 2026, 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 norte en Jaén. De igual modo, se contempla avanzar en las actuaciones de San Pedro de Alcántara, Antequera, Fuengirola, Baza, Torremolinos y Nerja, entre otros.
- * 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 proseguirá el impulso de las actuaciones para la integración del ferrocarril en Granada.
- * Igualmente, se impulsará un Convenio de Colaboración con ADIF para mejora de las actuaciones para la integración urbana del ferrocarril en Jaén, así como mejora de las conexiones ferroviarias.
- * Se redactará un estudio para la implementación de un BRT (Bus Rapid Transit) en la Bahía de Algeciras.
- * Está prevista la ejecución de carriles bici de carácter metropolitano en desarrollo de las políticas de movilidad activa, como Huelva y Alhendín-Armilla.
- * Se continuarán 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.

Afección en el cambio climático

El desarrollo del transporte público y la construcción de vías ciclistas disminuye el uso vehículo privado, por lo que se reducen emisiones con efecto en el cambio climático.

Afección en la familia

El desarrollo de sistemas de transporte público tiene implicaciones positivas en la familia, ya que es más seguro que el vehículo privado.

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 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.

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

En este contexto, se promueve el uso de la Tarjeta de Transporte Metropolitana de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, que permiten una gestión más eficiente, segura y accesible del sistema, facilitando la intermodalidad y mejorando la experiencia del usuario. Asimismo, se impulsa el uso del transporte público entre la población joven mediante la Tarjeta Joven del Transporte Metropolitano de Andalucía, una iniciativa que incentiva la movilidad sostenible, y refuerza el compromiso con una movilidad inclusiva y adaptada a las nuevas generaciones.

Estas actuaciones contribuyen a consolidar un modelo de transporte público más moderno, resiliente y atractivo, alineado con los objetivos de sostenibilidad, eficiencia energética y transformación digital.

Afección en el cambio climático

El empleo de transporte público reduce el uso de vehículos privados y reduce la emisión de gases contaminantes y con afección al cambio climático.

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.



Además, se fomenta la digitalización de los servicios administrativos vinculados al transporte público, permitiendo una tramitación más ágil, transparente y accesible para la ciudadanía, lo que contribuye a una administración más eficiente y centrada en el usuario .

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 y marquesinas), y un sistema de tramitación y resolución de reclamaciones. Todos ellos se integrarán en el diseño del futuro Centro de Coordinación para la Gestión y Control del Transporte Público en Andalucía.

ACT.1.2.2 Acciones para el estudio energético en transporte público con fuentes de energía cero o bajas emisiones

En el marco de la planificación de las Direcciones Generales de Movilidad y Transportes e Infraestructuras del Transporte se realizarán acciones para el estudio energético e implementación de infraestructuras de transporte público en la que los vehículos y el material móvil estén impulsados por fuentes de energía cero o bajas emisiones, por ejemplo, la electricidad, el Gas Natural o el hidrógeno.

Afección en el cambio climático

El transporte limpio reduce los gases nocivos y de efecto invernadero

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 frente a situaciones de acoso y violencia contra las mujeres en el ámbito de la movilidad, los servicios de transporte y sus infraestructuras, tanto en los accesos como durante los trayectos. Este objetivo se alinea con los principios de equidad y bienestar social, y tiene como finalidad fomentar y facilitar el uso del transporte público y de las infraestructuras de intermodalidad asociadas por parte de las mujeres.

Entre las medidas a implementar se incluyen actuaciones específicas como la mejora de la iluminación en paradas, estaciones y recorridos peatonales de acceso, así como otras intervenciones que contribuyan a generar entornos más seguros, accesibles y confortables para todas las personas usuarias, con especial atención a las mujeres.

Afección en la igualdad de género

Aumentar la seguridad de la red de transporte público evitando situaciones de acoso contra las mujeres genera entornos más seguros, accesibles y confortables para las mujeres.

Afección en la violencia de género

Aumentar la seguridad de la red de transporte público evitando situaciones de violencia contra las mujeres genera entornos más seguros, accesibles y confortables para 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.

Afección en la igualdad de género

Las campañas de sensibilización y concienciación tienen el objetivo de mejorar la seguridad de las mujeres en los medios de transporte público.

Afección en la violencia de género

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