



AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

La Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (la Agencia), fue creada con el nombre de Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces, mediante la Ley 2/2003 de 12 de mayo, de ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, como un ente de derecho público de los previstos en el artículo 61.b) de la Ley 5/1983 de 19 de julio, General de Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con administración autónoma y con plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines generales. Posteriormente, y a través de la Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía se modificó la denominación del Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces, que con efectos 19 de enero de 2007, pasó a denominarse Ferrocarriles de la Junta de Andalucía.

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

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

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

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

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

a) Sobre las infraestructuras viarias y ferroviarias que determine la persona titular de la Consejería Fomento y Vivienda (actualmente Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio), las competencias de construcción, conservación, mantenimiento y explotación, pudiendo llevarse a cabo mediante la celebración de los contratos previstos en la legislación de contratos del sector público, incluidos los modelos de colaboración público-privada en la financiación de infraestructuras públicas.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Andalucía Sevilla-Antequera.

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

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

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

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

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

- * La construcción, conservación, mantenimiento y explotación, la cual podrá llevarse a cabo mediante la celebración de los contratos previstos en la legislación de contratos del Sector Público, incluidos los modelos de colaboración público-privada.
- * La tramitación y aprobación de los estudios de viabilidad, estudios, documentos técnicos y proyectos de carreteras que resulten necesarios.

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

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

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

Asimismo, está sometida a la Ley General de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, a la



Ley del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y demás normativa de general aplicación para las Entidades de Derecho Público de la Junta de Andalucía de idéntica naturaleza.

Cuando la Agencia actúe en el ejercicio de las potestades administrativas que tiene atribuidas, se regirá por la legislación del transporte, la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (esta referencia a la Ley 30/92 debe entenderse hecha a la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en virtud de la Disposición final cuarta de este mismo texto normativo) y las demás normas de derecho público que sean de aplicación.

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

1.2 Estructura de la sección

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

- * La Presidencia de la Agencia corresponde a la persona titular de la Consejería competente en materia de obra pública.
- * El Consejo Rector es el máximo órgano de gobierno y dirección de la Agencia, que establece las directrices de actuación de la misma de conformidad con las emanadas de la Administración de la Junta de Andalucía, a través de la Consejería a la que está adscrita, y estará presidido por la persona que desempeñe la Presidencia de la Agencia.
- * La persona titular de la Dirección Gerencia tendrá a su cargo la dirección inmediata y la gestión ordinaria de las actividades de la Agencia, en ejecución de los acuerdos y directrices del Consejo Rector, de conformidad con lo que establezca el Reglamento de Régimen Interior, las atribuidas por el Consejo de Gobierno y las que le sean delegadas.

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

La Agencia contará con la estructura y organización necesarias para su funcionamiento, integrada por las cinco áreas directivas (Secretaría General, Financiera, Planificación y Explotación, Infraestructuras, y Comunicación) que se establecen en el artículo 24.4, de acuerdo con los criterios contenidos en el Reglamento de Régimen Interior o, en su defecto, fijados por el Consejo Rector.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

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

En materia de Infraestructuras y Movilidad:

Aunque actualmente está vigente el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (Plan PISTA) en el que se recogen la planificación estratégica hasta 2020, dicho Plan se encuentra en su último año de vigencia por lo que el Consejo de Gobierno mediante Acuerdo de 19 de febrero de 2019 instó a la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio a realizar las actuaciones necesarias para la elaboración de un plan en materia de infraestructuras del transporte denominado Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021-2027, cuya tramitación dará un impulso a la red de carreteras, puertos y a los nodos logísticos y facilitará la colaboración público-privada. La nueva estrategia



apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y en el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.

El nuevo Plan, cuya formulación tuvo lugar mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de 21 de mayo de 2019, habrá de realizarse con base en un diagnóstico que ha permitido detectar las deficiencias del sistema de transportes en Andalucía y las oportunidades de mejora, estableciendo las nuevas líneas de actuación necesarias en el próximo periodo. Deberá alinearse, además, con las políticas de infraestructuras de transporte del Estado y de la Unión Europea. Así mismo, en el ámbito de las fuentes financieras y recursos presupuestarios, actualmente se encuentra en elaboración el nuevo Marco Financiero Plurianual 2021-2027 de la Unión Europea, el cual definirá la envolvente presupuestaria en la que se desarrollará la inversión en infraestructuras de transporte para los próximos años. En este sentido, resulta conveniente y adecuado considerar para el nuevo plan el periodo de vigencia del nuevo marco comunitario europeo 2021-2027.

El PISTA 2020 es el marco de planificación que recoge las actuaciones actualmente encomendadas a las Direcciones Generales de Movilidad y de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (abarcando las competencias autonómicas en carreteras, ferrocarriles, transportes, vías ciclistas, puertos, aeropuertos, áreas logísticas). Resulta aquí destacable el apartado 13º del capítulo III, dedicado a los objetivos y propuestas para los ámbitos metropolitanos.

El nuevo Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021-2027, se alineará con las políticas de infraestructuras nacionales y comunitarias, y tendrá en cuenta el nuevo Marco Financiero Plurianual 2021-2027, que se encuentra en fase de elaboración y que definirá la envolvente presupuestaria en la que se desarrollará la inversión en infraestructuras de transporte para los próximos años.

Otro instrumento central de planificación estratégica en el ámbito metropolitano son los Planes de Movilidad Sostenible de cada una de las Áreas Metropolitanas de Andalucía, que pretenden incorporar iniciativas de fomento del transporte público y estrategias para reducir la elevada dependencia del vehículo privado y el fomento de la intermodalidad. En concreto, en el Área Metropolitana de Sevilla el Plan existente es de 2006, estando formulada su revisión mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 11 de diciembre de 2012 (BOJA núm. 5, de 8 de enero de 2013).

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

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

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

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

Los objetivos y medidas del Plan se desarrollan confeccionando una programación realista de las actuaciones en infraestructuras para la sostenibilidad del transporte, siendo determinantes las previsiones de fondos europeos correspondientes al Programa Operativo FEDER de Andalucía 2014-2020.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto



Para el ejercicio 2021, la estructura de programas presupuestarios es la siguiente:

51B. Movilidad e Infraestructuras Viarias y de Transportes.

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

Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	6.644.939	2,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	33.328.042	11,5
3 GASTOS FINANCIEROS	11.864.062	4,1
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	139.975.174	48,4
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	191.812.217	66,3
6 INVERSIONES REALES	69.745.957	24,1
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	69.745.957	24,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	261.558.174	90,4
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS	27.709.475	9,6
OPERACIONES FINANCIERAS	27.709.475	9,6
TOTAL	289.267.649	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El Estado de Gastos de la Agencia, refleja que más del 90% del mismo es destinado a operaciones no financieras, correspondiendo las partidas más significativas, a las operaciones corrientes, debido fundamentalmente al peso que tiene sobre el mismo la explotación de los transportes metropolitanos en la Comunidad Autónoma.

La AOPJA gestiona indirecta o directamente los tres metros andaluces en servicio comercial (Sevilla y Málaga, bajo concesión administrativa, y Granada de manera directa), a la que se sumará de manera inminente el Tren Tranvía de la Bahía de Cádiz, todos ellos bajo la figura de competencia transferida por Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía a la agencia, lo que ha supuesto un ahorro para la Administración (deducibilidad del IVA, tanto en la fase de obra, como de operación comercial) de más de 151 millones de euros, sólo en concepto de la inversión soportada durante la fase de ejecución de los 4 ferrocarriles metropolitanos, incluyendo también la adquisición del material móvil del sistema tranviario de Jaén.

La consolidación en la calidad y seguridad en la prestación del servicio de estos tres sistemas de metro, y la puesta en marcha de manera eficiente del Tren Tranvía, se vislumbran como los objetivos vinculados a las subvenciones de explotación anual para estos ferrocarriles metropolitanos, que representan (datos de 2019 previos a la caída de la demanda asociada a la pandemia por COVID-19) un volumen de viajeros agregado de más de casi 36 millones de usuarios anuales, que en los ejercicios precedentes ha mantenido tasas significativas de crecimiento interanual, y una valoración global de los usuarios situada en el notable alto (encuestas de satisfacción).

Con la puesta en marcha del tren tranvía, además, el impacto en términos de empleabilidad asociada a la prestación de estos servicios de transporte (personal de operación y mantenimiento) sumará unos mil puestos de



trabajo agregados entre los cuatro sistemas de transporte (Sevilla, Málaga, Granada y Bahía de Cádiz).

Respecto al gasto de capital, en el capítulo 6 se incluyen, cuantías para liquidar o cerrar encomiendas de obras de nuevos trazados y acondicionamiento de carreteras, en variantes y adecuación de travesías y actuaciones en otras infraestructuras viarias en ámbitos metropolitanos terminadas en los últimos ejercicios. No se recogen, por ahora, actuaciones de infraestructuras de apoyo al transporte (apeaderos y marquesinas) y de fomento del transporte público mediante plataformas reservadas, que podrían ser atribuidas a la Agencia.

En cambio, del volumen de inversión consignado, a través de las subvenciones y transferencias de capital, para las inversiones en infraestructura de transporte, cabe reseñar, por su peso específico, la inversión prevista en las obras de construcción del Metro de Málaga, que permitirá culminar la infraestructura y la superestructura de vía de los dos tramos que discurren por el centro histórico, así como para el avance en ejecución de los trabajos de arquitectura, instalaciones (ya en curso) y de señalización ferroviaria (de próxima contratación), que son las actividades finales que se precisan para la puesta en servicio comercial de ambos tramos.

Igualmente, el presupuesto contempla la amortización de los préstamos con los que se financian las obras del Metro de Granada. En este grupo se incluyen concretamente las dotaciones necesarias para finalizar las obras compensatorias en curso del metro de Granada (reforma de los Paseillos Universitarios / Adolfo Rancaño y remodelación del tramo del Eje Arabial-Palencia, Palencia-Don Bosco-Avda.Barcelona y de los tramos de las calles Dr.Alejandro Otero-Camino Purchil-Parque Fdez.Piñar), y otras actuaciones asociadas a la mejora del servicio del metro de Granada (Cubierta de playa de vías en zona de Talleres y Cocheras, la mejora y optimización de la seguridad vial en cruces del metropolitano, o la proyectada adecuación del vestíbulo norte de la Estación de Alcázar Genil para una sala de usos múltiples, mejora de sistemas de billeteaje....), o la obra en la vía ciclista-peatonal entre el PTS (Parque Tecnológico del Campus de Ciencias de la Salud) y Armilla. Así como las liquidaciones de actuaciones finalizadas en años anteriores.

En relación a los proyectos de construcción, proyectos básicos o estudios que gestiona a la AOPJA, al margen de los que se acomete con medios propios y que se mencionan en un apartado específico posterior, cabe reseñar desde el punto de vista presupuestario la dotación para la redacción del proyecto de construcción de la prolongación soterrada de la Línea 2 de Metro de Málaga hasta el Hospital Civil, de cara a la planificación que completa la red del suburbano.

Para llevar a cabo todas estas actividades, la Agencia se ha financiado tanto con recursos procedentes de la Junta de Andalucía como con financiación bancaria, hecho que explica el apardo de gastos financieros y pasivos financieros. Así, la infraestructura de Metro de Granada fue financiada en más de un 50% con préstamos procedentes del Banco Europeo de Inversiones (BEI) y una sindicatura de bancos, cuyas amortizaciones de principal se están llevando a cabo. Así mismo, se recoge en este apartado las cuotas de amortización e intereses que devenga la operación de conversión de deuda a largo plazo.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- * Los cambios introducidos, a través de la Ley de Presupuestos de Andalucía para 2019, en lo relativo en el régimen contable, económico, presupuestario y de control, de las Agencias Públicas empresariales.
- * En el ámbito de la planificación, la Agencia desarrolla para la Secretaría General de Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio la Redacción del nuevo Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía 2020-2027, la Documentación necesaria para su tramitación, incluyendo el Estudio Ambiental Estratégico.
- * Primer año completo de explotación del Tren de la Bahía de Cádiz.
- * En relación a las inversiones en ámbitos metropolitanos, y pendiente de la atribución correspondiente, destaca igualmente el inicio de la ejecución de los proyectos de instalaciones de la prolongación de la línea 1 de Metro



de Sevilla a Alcalá de Guadaíra.

- * Desarrollo de estudios y proyecto de infraestructuras ciclistas de apoyo a metros, tranvías y otros modos de transporte público.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Para el ejercicio 2021, y con el fin de dar respuesta a las demandas mayoritarias de la sociedad, la gestión de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía se centrará en la consecución de objetivos basados en el desarrollo de un modelo sostenible y de servicio público en materias de movilidad e infraestructuras.

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	289.267.649	100,0
TOTAL	289.267.649	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible, aprobada en 2009 por el Consejo de Ministros, efectúa un diagnóstico de la movilidad en España que pone el acento, entre otras cuestiones, en la creciente importancia de los costes externos del transporte, especialmente en las ciudades. Se alude en dicho documento a la energía consumida por el sector del transporte, siendo éste uno de los principales responsables del crecimiento de las emisiones de gases con efecto invernadero. Se alude, igualmente, al deterioro de la calidad del aire, especialmente en el ámbito urbano. Asimismo se produce un deterioro de la salud de la población debido al ruido producido por el tráfico, a la sedentarización producida por los nuevos hábitos sociales, y a los efectos deletéreos de la contaminación asociada al tráfico. Otro efecto del transporte es la siniestralidad y las víctimas causadas por los accidentes del tráfico urbano, siendo también significativo el tiempo perdido en atascos además de las repercusiones económicas en el sector productivo.

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. Para el año 2050, las emisiones de dióxido de carbono, CO₂, procedentes del transporte seguirían estando una tercera parte por encima de su nivel de 1990. Los costes de la congestión aumentarán en cerca del 50 por ciento en el horizonte del año 2050. El desequilibrio de accesibilidad territorial entre las zonas centrales y periféricas se remarcará. Seguirán aumentando los costes sociales de los accidentes y del ruido.

La Estrategia Europa 2020 para un crecimiento inteligente y sostenible, tiene como eje fundamental la apuesta europea de reducir el veinte por ciento de los gases con efecto invernadero, reducir el veinte por ciento del consumo energético y producir el veinte por ciento de la energía con fuentes renovables. Este eje deberá presidir las políticas de movilidad a desarrollar por la Junta de Andalucía en los próximos años, persiguiendo este objetivo de forma inequívoca, buscando paliar en la mayor medida posible los efectos negativos de la movilidad, promoviendo un transporte más ecológico, fundamentalmente, mediante la promoción del transporte público, y dentro de él, aquel que sea más "ecológico", la promoción extensiva de la movilidad no motorizada mediante el uso de la bicicleta, y el fomento de los desplazamientos peatonales, contribuyendo con ello a una mejora sustancial del medio ambiente o, al menos, frenando su deterioro.

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



infraestructuras de obra pública y equipamientos públicos.

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

En ese contexto, y en el marco de la política general de infraestructuras y transportes, la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, ha venido desarrollado en los últimos tiempos a través de la Agencia las infraestructuras ferroviarias a nivel regional y en los ámbitos de movilidad metropolitanos, mediante tranvía o metro propiamente dicho.

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

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

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

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

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

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

En 2021 se plantea finalizar con la vigencia de las medidas contenidas en el Plan PISTA 2020, completar y mejorar la red autonómica de carreteras, finalizando actuaciones en marcha y ejecutando el resto de las obras incluidas en los programas aprobados.

Para el presupuesto de 2021, se han priorizado, de todas las actuaciones previstas en la programación, aquellas que completan otras anteriores, al tratarse de fases o tramos pendientes y necesarios para que la funcionalidad inicial para la que fueron proyectadas tenga sentido. Se incluyen actuaciones con trámites iniciados, pero que, por diversas razones, no llegaron a ejecutarse. También comprende actuaciones de nueva construcción y mejora, priorizando las cofinanciadas con fondos europeos FEDER enmarcadas en el Programa Operativo de Andalucía 2014-2020



ACT.1.1.1 Actuaciones sobre nuevos trazados,variantes, acondicionamientos, mantenimiento y mejoras Red Autonómica

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en actuaciones de mejora, aumento de capacidad y adecuación al entorno urbano para la mejora de la movilidad en ámbitos urbanos y metropolitanos. A resaltar, la conexión de la línea 1 de Metro de Sevilla con Adufe - Montecarmelo, las variantes sur de Berja en su tramo oeste, la de Baeza y Mancha Real, el acondicionamiento de Cadiar-Yator, y Almodovar-Posadas.

ACT.1.1.2 Redacción de proyectos y estudios

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

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

1. Trabajos a realizar mediante licitación de asistencia externa, que básicamente tienen dos orígenes: Se trata de encomiendas para la redacción de estudios (estudios informativos, anteproyectos y proyectos constructivos) que en la actualidad se encuentran en proceso de rescisión con diferentes grados de avance.
2. Encargos a realizar en desarrollo de actuaciones cuyas competencias han sido atribuidas a la AOPJA. Se trata de trabajos de redacción de proyectos constructivos de actuaciones asociadas la puesta en marcha y explotación de actuaciones atribuidas a la AOPJA, o a convenios con ayuntamientos y otras entidades previos a la construcción de actuaciones atribuidas a la AOPJA, que serán redactados por consultor externo tras la correspondiente licitación.

Las actuaciones previstas son las siguientes:

- Infraestructura y urbanización de la prolongación soterrada de la Línea 2 del Metro de Málaga al Hospital Civil.
- Redacción del proyecto básico y de ejecución para la restauración y adecuación espacial de los bienes inmuebles arqueológicos descubiertos en las obras del metro de Málaga.
- Cubierta y adecuación funcional de talleres y cocheras en el Metro de Granada.
- Estudio de Viabilidad y Proyecto Constructivo de Adecuación para uso como aparcamiento del espacio en túnel del Metro de Granada en el Camino de Ronda.
- Definición y cálculo de pasarela peatonal sobre CA-33 de conexión de parada del trentram con polígono industrial de Tres Caminos.

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

3. Se trata de encomiendas para la redacción de estudios (estudios informativos, anteproyectos y proyectos constructivos) que van a ser redactadas por medios propios.
4. Trabajos de redacción de proyectos constructivos de actuaciones asociadas la puesta en marcha y explotación de actuaciones atribuidas a la AOPJA, o a convenios con ayuntamientos y otras entidades previos a la construcción de actuaciones atribuidas a la AOPJA, que serán redactados por medios propios de la AOPJA.

Las actuaciones previstas son las siguientes:



- Revisión y actualización del proyecto de construcción "Variante de Las Angosturas en la A-333".
- Revisión y actualización del proyecto de construcción denominado: "Autovía del Olivar A-318. Tramo: Las Navas del Selpillar – Lucena".
- Revisión y actualización del proyecto de construcción denominado "Vial urbano de acceso a La Línea de la Concepción desde la A-383".
- Vía ciclista de la Red Metropolitana de Sevilla. Tramo: Alcalá de Guadaíra - Dos Hermanas.
- Remodelación del eje Arabial-Palencia tramo: Camino de Purchil – Dr. Alejandro Otero.
- Remodelación del eje Arabial-Palencia tramo: Fernández Piñar – Camino de Purchil.
- Conexión ciclopeatonal Armilla-Granada (revisión como vía de servicio del metro).
- Redacción de proyecto de construcción de pasarela peatonal sobre CA-33 de conexión de parada del trentram con polígono industrial de Tres Caminos.

OO.1.2 Propiciar un mayor uso del transporte en bicicleta

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

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

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

La AOPJA participa desde 2017 en dos proyectos INTERREG, pertenecientes uno al programa INTERREG-MED, y otro al INTERREG-EU.

Durante el 2021 estará en ejecución el proyecto CICLOSEND-SUR, perteneciente al programa de cooperación INTERREG España–Portugal (POCTEP), con una duración prevista de 24 meses.

El proyecto CICLOSEND_SUR tiene como objetivo mejorar la conexión territorial entre las regiones del área de cooperación (Andalucía-Algarve-Alentejo-Extremadura), potenciando las vías CICLOPEATONALES, tratando el territorio como un continuo, sin fronteras, para el desarrollo del cicloturismo y el senderismo. Las conexiones entre las regiones a un lado y a otro no tienen porque limitarse a las conexiones por carretera, de uso habitualmente restringido para bicicletas y peatones. Además de la Junta de Andalucía, participan las Diputaciones de Huelva, Badajoz y Cáceres, las cámaras municipales de Castro Marim y Alcoutim (Algarve) y la ADP de Mértola (Alentejo). Por la Junta de Andalucía, la Agencia de Obra Pública actúa como Beneficiario Principal, con papel de coordinación de todo el proyecto, y participan también dos Direcciones Generales de la CFIOT, la Agencia Pública de Puertos, la Empresa Pública de Turismo y la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

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



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

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

OO.1.3 Fomentar el uso del transporte público

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad a través de la realización de una política de prestación de servicios y de construcción de infraestructuras que tiene como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que permitan la intermodalidad contemplando en esta intermodalidad los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

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

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

Se van a continuar las actuaciones en metros, tranvías y líneas ferroviarias. Destaca, en este ámbito, además de la continuación de la explotación de la Línea 1 del metro de Sevilla, que va a transportar más de 17,5 millones de viajeros anuales, la explotación parcial del metro de Málaga hasta el intercambiador de El Perchel con cerca de 7 millones de viajeros. Se continuará con el desarrollo del proyecto de la red de Metro de Málaga. Finalmente, en lo que respecta al Tren Tranvía de la Bahía de Cádiz (Chiclana de la Frontera-San Fernando y Cádiz) se espera que en 2021 ya esté en funcionamiento.

Se impulsará la adaptación en la línea 1 de Metro de Sevilla en lo relativo a la normativa de usuarios con discapacidad.

Por su parte, en el metropolitano de Granada se desarrollará, durante el ejercicio 2021 el cuarto año completo de explotación. La puesta en servicio del metro de Granada ha contribuido a mejorar la movilidad sostenible en la capital y su área metropolitana, al vertebrar el eje norte-sur, donde se encuentra el mayor crecimiento poblacional que se ha experimentado en la última década de este ámbito. Se van a estudiar a lo largo del ejercicio las posibles prolongaciones de este sistema de transporte público.

En cuanto a las inversiones en ámbitos metropolitanos destaca la continuación del último tramo de la prolongación de la línea 1 de metro de Sevilla hasta Alcalá de Guadaíra, así como el inicio de la ejecución de los proyectos de instalaciones. Pendiente de atribución previa. Este sistema tranviario ha sido tramitado ante la Unión Europea como Gran Proyecto. Su futura puesta en servicio permitirá un significativo incremento de la demanda de la Red de Metro.



Durante 2021 ha de darse continuidad a las medidas compensatorias en el Eje Ferroviario Transversal de Andalucía por las afecciones a Red -Natura.

Se trata de medidas de conservación para evitar el deterioro de los hábitats naturales y de los hábitats de especies así como las alteraciones que repercutan en las especies de la ZEPA "Campiñas de Sevilla".

Para 2021 deberán estar en ejecución las siguientes medidas:

- Ciclo integral [compra de cosecha] y Compra de producción rastrojera.
- Obras de restauración ecológica del humedal de la Laguna Calderón a su estado hidrológico natural.
- Mejora del conocimiento de otras aves esteparias singulares.