

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga

Plan de Movilidad Sostenible

Andalucía
se mueve con Europa



Anexo X: Consultas realizadas

Marzo 2023



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DEL ÁREA DE MÁLAGA

Índice:

1.	Introducción	4
2.	Comisión de redacción	5
2.1.	Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible....	5
2.2.	Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico.....	8
2.3.	Consejería de Hacienda y Financiación Europea.....	8
2.4.	Consejería de Salud y Familias	12
2.5.	Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades.....	15
3.	Información Pública y Trámite de audiencia.....	16
3.1.	Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre	17
3.2.	Ayuntamiento de Cártama.....	17
3.3.	Ayuntamiento de Málaga	18
3.4.	Consejería de Hacienda y Financiación Europea. Secretaría General Técnica.....	33
3.5.	Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Servicios Sociales.....	37
3.6.	Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Personas con Discapacidad e Inclusión	38
3.7.	Consejería de Transformación Económica, Industria, Empresas y Universidad. Viceconsejería	42
3.8.	Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local. Viceconsejería	43
3.9.	Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático.....	43
3.10.	Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Infraestructuras del Agua	46
3.11.	Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos	47
3.12.	Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Oficina Andaluza de Cambio Climático.....	49
3.13.	Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático	49
3.14.	Metro de Málaga	53
4.	Síntesis del Comité de expertos	55
4.1.	Presentación de expertos	55
4.2.	Respuesta del comité de expertos	56

4.3. Conclusiones extraídas tras el Comité de expertos	67	7.1. Informe de Cultura	103
4.4. Conclusiones del grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan	68	7.2. Informe de Coherencia con la planificación económica general de la Jun- ta de Andalucía.....	103
5. Evaluabilidad	75	7.3. Observaciones de la unidad de igualdad de género.....	103
6. Resoluciones en informes de incidencia.....	93		
6.1. Informe de Incidencia Territorial (IIT)	93		
6.1.1. Recepción del Informe	93		
6.1.2. Resolución incluida en el Informe.....	93		
6.1.3. Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMAM	93		
6.2. Informe de Evaluación de Impacto en Salud (EIS).....	95		
6.2.1. Recepción del Informe	95		
6.2.2. Resolución incluida en el Informe.....	95		
6.2.3. Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMAM	96		
6.3. Informe de sobre la Declaración Ambiental Estratégica (DAE).....	99		
6.3.1. Recepción del Informe	99		
6.3.2. Resolución incluida en el Informe	99		
6.3.3. Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMAM	100		
7. Resoluciones finales	103		

1. Introducción

En primer lugar, se llevó a cabo la Comisión de Redacción durante el mes de junio de 2021, mediante la cual se solicitó a todas las Consejerías que remitieran las consideraciones o aportaciones que estimasen oportunas. El siguiente paso del proceso fue el inicio del período de información pública (del 06 de agosto al 08 de octubre) y el de trámite de audiencia (del 09 de agosto al 11 de octubre). Una vez realizadas estas consultas, se elabora la primera parte de este documento que pretende contestar a las aportaciones y alegaciones recibidas desde los diferentes organismos que han participado en este proceso para el desarrollo del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga (PTMAM).

La segunda parte de este documento pretende recoger las principales ideas obtenidas de la síntesis del Comité de expertos y del documento de evaluabilidad emitido por el Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) de la Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior de la Junta de Andalucía.

La tercera parte incluye las resoluciones y proposiciones al PTMAM sobre la Versión Final emitida en el mes de mayo de 2022. En general, las resoluciones en materia de ordenación del territorio, la Declaración Ambiental Estratégica y la Evaluación de Impacto en la Salud son favorables, aunque los organismos responsables de su evaluación han formulado propuestas a incluir en la última Versión Final del Plan y Anexos. Así, en este apartado se consideran las propuestas que se han incorporado finalmente al PTMAM.

2. Comisión de redacción

A continuación, se presenta un registro de los organismos a los que se les envió la solicitud para su colaboración en la Comisión de Redacción, señalando cuáles de ellos hizo aportaciones y cuáles no lo hicieron:

Tabla 1: Organismos llamados a la participación en la Comisión de Redacción.

Consejerías	Aportaciones
Subdelegación del Gobierno en Málaga.	No aporta.
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	Aporta.
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico	Aporta.
Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio	No aporta.
Consejería de Educación y Deporte	No aporta.
Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo	No aporta.
Consejería de Hacienda y Financiación Europea	Aporta.
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación	No aporta.
Consejería de Presidencia, Administración Pública e Interior	No aporta.
Consejería de Salud y Familias	Aporta.

Consejerías	Aportaciones
Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades	Aporta.
Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local	No aporta.

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se exponen y contesta a cada una de las alegaciones, clasificadas por organismos.

2.1. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible

A continuación, se exponen las aportaciones de la Oficina Andaluza de Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible:

- Inclusión en el capítulo 5 “Marco estratégico” una mención al PAAC en el ámbito regional.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes

- En materia de mitigación y transición energética:
 - Los objetivos estratégicos en materia de mitigación y transición energética se encuentran alineados con los recogidos en el PAAC. En lo relativo a los objetivos específicos, se carece en la actualidad de la información necesaria para evaluar cuantitativamente si el objetivo específico 6 (OESP6) está alineado con el objetivo de

mitigación del PAAC (OM1). Concretamente, si la reducción del 10% a 2030 es coherente con el intervalo recogido en el PAAC para el área estratégica de transporte (reducción del 30 – 43% en 2030 con respecto a 2018), ya que depende del peso de las emisiones urbanas sobre el total en Andalucía y del resto de planificaciones.

Este plan tiene alcance metropolitano e incide solo sobre el área metropolitana de Málaga, por tanto, para poder conocer resultados a niveles urbanos y regionales habrá que realizar planes de movilidad a otras escalas que permitan estudiar dicho impacto y cuantificar la acción en conjunto.

- En el caso del objetivo específico de reducción del consumo energético (OESP7), no se define un valor numérico concreto, por lo que no es posible evaluar su grado de alineación con el OTE1 del PAAC.

El modelo no proporciona suficiente información para realizar este cálculo, sería realizar hipótesis sobre el mismo. Se considera que la reducción es proporcional a la disminución de emisiones de Tn CO₂e

- Las líneas estratégicas están alineadas con las recogidas en el PAAC.

De acuerdo.

- En materia de adaptación:
 - El PTMAM debería incluir una evaluación de los riesgos derivados del cambio climático para el sector concreto de la movilidad y transporte a partir de la información científica y técnica disponible a fin de que este análisis puede ser tenido en cuenta en el correspondiente plan de acción, en forma de objetivos, líneas

estratégicas y acciones concretas de adaptación, con la finalidad de reducir el riesgo de los impactos del cambio climático, minimizando sus efectos.

Dado que los impactos del cambio climático no pueden predecirse de manera plenamente certera, e intervienen diferentes sectores, en el Estudio Ambiental Estratégico se realiza un análisis general de la vulnerabilidad al cambio climático y de los impactos previsibles, en el que se incluye la adaptación en el “estudio de la vulnerabilidad”. A esto hay que sumarle que, en el punto de desarrollo en el que se encuentra el PTMAM, no procede hacer un análisis más específico, ya que habría que contar con artículos y documentos científicos para plasmar un análisis más enfocado al sector transporte, sin olvidar el carácter estratégico que presenta el Plan y que sería más adecuado plasmar un análisis más detallado en los futuros proyectos que desarrollen el mismo.

- En relación con la evaluación del PTMAM:
 - Para facilitar esta evaluación, así como la coherencia con los objetivos de reducción de emisiones del PAAC, se propone la unificación metodológica del cálculo de emisiones evitadas en el ámbito de las planificaciones para el área estratégica de transporte, así como la consideración del mismo año de referencia (2018).

Los años de referencia de los planes de transporte en Andalucía han ido siendo modificados en función de la fecha de su inicio de redacción. El año de referencia de este plan es 2017 ya que corresponde a los datos

disponibles (datos móviles y datos del IECA) en el inicio de su redacción y así se estableció por parte de la DGM.

- En relación con la Evaluación Ambiental Estratégica, se proponen las consideraciones descritas en el apartado 6:
 - En la EAE del PAAC, se ha hecho referencia a la normativa vigente estatal, que es la Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la cual hay que tenerla de referencia. En el EAE del PTMAM, se hace referencia a la Ley 21/2013. Se sugiere repasar el documento y actualizarlo con referencia a dicha normativa.

En el apartado de normativa de la EAE del PTMAM, se hace referencia a esta Ley 9/2018, por lo que la normativa vigente estatal está actualizada. Sin embargo, en el texto, en algunas ocasiones, se hace referencia a la Ley 21/2013, la cual no está derogada, está vigente, pero está modificada por la Ley 9/2018. Por tanto, se considera oportuno actualizarla en el texto.

- Se sugiere, en la medida de lo posible, la actualización de los datos, debido a que en el EAE del PAAC se ha utilizado los últimos datos disponibles en el momento de su redacción, extraídos tanto del IMA, como de fuentes estadísticas. Por ejemplo, en el apartado 3.5.1 Demografía, se expone un gráfico de la población del ámbito de estudio hasta el 2017, estos datos no dan una información de la situación real del ámbito de actuación, ya que hay disponibles datos más actuales tanto en el INE como en el IECA.

Durante la elaboración de la EAE del PTMAM, los datos estadísticos utilizados para desarrollar, sobre todo, los apartados incluidos en los ámbitos social y económico datan de 2017. Hay que tomar en consideración que la realización del estudio se comenzó en el año 2018, por lo que se tomó como partida los datos disponibles en ese momento, es decir, los de 2017, siendo estos datos coherentes con la información aportada en el documento del Plan.

- De las medidas enfocadas a disminuir los desplazamientos que se plantean, y en coherencia con el EAE del PAAC, se sugiere indicar el fomento de la videoconferencia en el entorno laboral, así como el fomento de la telecompra, teletención médica, etc. Es decir, no solo focalizar la disminución de los desplazamientos en el trabajo a distancia.

Estas propuestas ya se consideran recogidas de forma indirecta en las enfocadas a disminuir los desplazamientos.

- En el EAE del PAAC, se menciona que se proponga el fomento de viajes turísticos con menor carga energética por modo de desplazamiento y distancia. Se sugiere que se tenga en cuenta esta medida dentro del PTMAM.

Todas las medidas van encaminadas a conformar un sistema de transporte sostenible y un fomento de los viajes no motorizados, lo que conlleva un ahorro energético.

- En el EAE del PAAC, se menciona que se vincule la planificación urbanística con la oferta de transporte público y no motorizado. Se sugiere que se tenga en cuenta esta medida dentro del PTMAM.

Se encuentra vinculada. Los escenarios proyectados tienen en consideración los desarrollos y las infraestructuras previstas que puedan tener relevancia en la movilidad metropolitana.

- En el EAE del PAAC, se menciona la implantación de caminos escolares seguros, para fomentar el uso de la bicicleta y el uso peatonal, tanto para el profesorado como el alumnado. Se sugiere que se tenga en cuenta esta medida dentro del PTMAM.

Los caminos escolares no son objeto de este plan, ya que pertenecen a escala urbana, no metropolitana.

2.2. Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por la Dirección General de Patrimonio Histórico y Documental de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico:

- Consideramos que en este apartado se debe enumerar los bienes incluidos dentro del Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, que es el instrumento para la salvaguarda de los bienes en él inscritos, la consulta y divulgación de los mismos, sustituyendo la referencia al Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico por la del catálogo. Así mismo, se deberían señalar los Bienes de Interés Cultural incluidos en el ámbito de la actuación del PTMAM.

Se detallará de forma más específica el número de Bienes de Interés Cultural que existen en el ámbito de estudio, es decir, concretamente en los términos municipales del Plan, recalcando la referencia del

Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, la cual sustituye a la del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico. Sin embargo, no se considera oportuno señalar los diferentes BIC incluidos en el ámbito, ya que se trata de un contenido muy detallado que podrán hacer alusión al mismo los futuros proyectos que desarrollen al presente Plan, si es que tienen alguna repercusión. De hecho, no se espera que el PTMAM tenga afectación a ningún BIC, ya que las actuaciones propuestas se desarrollan en zonas especialmente urbanizadas, planificadas sobre lugares en los que no existen Bienes de especial protección.

2.3. Consejería de Hacienda y Financiación Europea

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por la Consejería de Hacienda y Financiación:

- "Este plan solo mide el impacto del transporte metropolitano sobre el reparto modal, emisiones de CO2 y el consumo energético. El sistema de transporte está formado además por otros sistemas de transporte (aéreo, terrestre, marítimo, etc...) y a varias escalas (metropolitana, urbana, interurbana, nacional, etc...).

Por este motivo, el cumplimiento de los objetivos europeos medioambientales y climáticos deben verse logrados por la aplicación de medidas sobre el conjunto de todo el sistema. En este sentido, es necesario ubicar el contexto de las medidas de este Plan en el transporte metropolitano ya que la zonificación está diseñada para un modelo macro y, por tanto, ciñe el impacto de las medidas propuestas a una

escala metropolitana. El transporte metropolitano es solo una pequeña parte del sector del transporte que, como se ha mencionado anteriormente, es un conjunto de diferentes sistemas y de la acción sobre diferentes escalas.”

Respecto a lo anterior, se entiende la participación en el análisis y conclusiones, en tanto que la consecución de los objetivos europeos medioambientales y climáticos deben verse logrados por la aplicación de medidas sobre el conjunto de todo el sistema.

Se propone ampliar la visión anterior no solo a los objetivos ambientales y climáticos europeos sino también a los objetivos energéticos que forman parte de los sucesivos Paquetes de Energía y Clima redactados y aprobados desde la Comisión Europea. De igual forma cabe ampliar la consideración hecha para que agregue no solo al ámbito de las políticas europeas sino que armonice las políticas nacionales, regionales y locales para que todas persigan objetivos y actuaciones conjuntas de tal manera que se diluyan administrativamente al máximo las fronteras entre los objetivos de unas u otras políticas de fomento de un transporte y movilidad sostenible a todos los niveles. En este sentido es clave la coordinación de las diversas planificaciones y la interrelación de políticas entre organismos públicos a diferentes niveles, pero con objetivos comunes con vínculos y competencias en materia de transporte (transporte marítimo, ferroviario y aéreo además del de la movilidad rodada metropolitana) para que los objetivos de reducción de emisiones, consumo energético y de reparto modal confluyan en políticas paralelas y coherentes.

Acorde a esta alegación, durante la evaluación del plan se insiste en que este plan solo mide el impacto del transporte metropolitano sobre el reparto modal, emisiones de CO2 y el consumo energético. El sistema de transporte está formado además por otros sistemas de transporte (aéreo, terrestre, marítimo, etc....) y a varias escalas (metropolitana, urbana, interurbana, nacional, etc....). Por este motivo, el cumplimiento de los objetivos europeos medioambientales y climáticos deben verse logrados por la aplicación de medidas sobre el conjunto de todo el sistema. El transporte metropolitano es solo una pequeña parte del sector del transporte que, como se ha mencionado anteriormente, es un conjunto de diferentes sistemas y de la acción sobre diferentes escalas. Por último, se ha determinado que sería más completo mencionar la vinculación entre objetivos y señalar en la EAE la Estrategia Energética de Andalucía 2030 y su coherencia con el PTMAM.

- En la ficha del Programa P3 “Accesibilidad y congestión en la red viaria metropolitana”, se incluye el siguiente objetivo estratégico: “Contribuir a la disminución del consumo energético y a la de contaminantes asociado al transporte metropolitano de manera que mejore la calidad de vida y salud de las personas”. El objetivo expuesto hace referencia específica a la disminución de contaminantes, teniendo en cuenta que en tal consideración cabe incluir una diversidad de gases como los Ox, SOx, el ozono o los compuestos orgánicos volátiles; así como partículas (PM 2.5, 5, 10) generadas tanto por combustión en los motores de carburantes como por la fricción de discos de freno o por la rodadura de neumáticos sobre el pavimento.

No se plantea un objetivo específico para la reducción de estos contaminantes, empleando como indicadores de realización y de resultado la disminución del CO₂ emitido en el transporte metropolitano que no es un contaminante sino un gas de efecto invernadero. Se propone incorporar objetivos específicos y seguimiento adecuado a lo expuesto anteriormente. De otra parte, dado que los objetivos recogen taxativamente la disminución del consumo energético, se indica que procedería acompañar la ficha con indicadores específicos relativos al consumo anual de combustibles y de energía para el transporte, no limitando a inferir los resultados a partir de las emisiones de CO₂. Esta propuesta se traslada igualmente respecto al diseño de la tabla 84 (página 234).

El objetivo de disminución es de CO₂ equivalente, no solo de CO₂. Es decir, hablamos de una unidad de medida en toneladas que calcula la emisión de todos los gases de efecto invernadero (dióxido de carbono, vapor de agua, metano, óxido nitroso, los clorofluorocarbonos y el ozono troposférico). Según los datos posibles de arrojar por el modelo es complicado afinar más allá con otros tipos de contaminantes ya que solo se basaría en hipótesis futuras que realmente no conocemos.

En la EAE del PTMAM, debido a su carácter estratégico, se han incluido indicadores generales, y también específicamente de gases y partículas. Se considera más adecuado ampliar o detallar estos indicadores en los futuros proyectos que desarrollen el Plan, y comparar los indicadores actuales y futuros de mediciones de partículas y gases para realizar un seguimiento.

- El apartado 13 del PTMAM se dedica a desarrollar una descripción detallada de las principales actuaciones incluidas en el escenario del Plan. En concreto, su apartado 13.1.3 se refiere a “Otras actuaciones”, y con respecto a las mismas se indica lo siguiente:

Se incorpora una tabla con una serie de medidas tipificadas como “Otras actuaciones” y que recogen, entre otras, algunas enfocadas a disminuir los desplazamientos. Como la “implantación del teletrabajo parcial o total en función de las necesidades y exigencias.”. Al respecto, se propone ampliar y desarrollar más esta propuesta a lo largo del documento planteando el alcance de la misma (empleo público, privado, ambos, etc.), forma de implantación, consideraciones, necesidades y exigencias, indicadores de implantación, secuencia temporal, aprovechando además la experiencia acumulada por la actual situación de crisis sanitaria.

Igualmente, se refieren medidas para el fomento de la movilidad sostenible respecto al aumento de puntos de carga para vehículos. Esta actuación será clave en los próximos años para el inexorable cambio de la motorización de vehículos tanto privados como públicos, por lo que se propone que se extraiga de este apartado y se traslade, dentro del documento, a otro donde tenga una mayor preponderancia.

De otra parte, se refieren medidas de restricciones al tráfico rodado entre las que se citan restricciones en las velocidades urbanas máximas permitidas. Estas estrictiones vienen impuestas por norma de rango superior, concretamente por el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de

Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico. En este sentido dichas restricciones no son opcionales ni potestativas de este documento, por lo que se propone eliminarlas de este apartado o bien readaptar su redacción para que el sentido a proponer sea el de seguimiento de la adecuación progresiva de las vías urbanas a la norma. Lo anterior, sería extensible para los contenidos recogidos bajo el epígrafe “Restricciones en las velocidades urbanas máximas permitidas” (página 237).

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de transportes.

- El apartado 13.2 se dedica al listado de actuaciones del PTMAM:

En dicho listado, tabla 81, se incluyen actuaciones con puesta en servicio en el año 2030; se incluyen medidas como “Establecimiento de bicicletas públicas/patinetes eléctricos en el PTA para favorecer la intermodalidad con los autobuses urbanos e interurbanos”, o “Fomento de la intermodalidad cercanías/bus interurbano o urbano con tarifa de transbordo 0,65 €”. Se entiende que algunas actuaciones necesitarán un horizonte temporal amplio, especialmente las que requieran licitación, contratación y ejecución de infraestructuras importantes relacionadas con la movilidad. Si bien, otras actuaciones, como las mencionadas anteriormente, podrían necesitar menos tiempo de implantación, por lo que se propone revisar el horizonte temporal asignado a la relación de actuaciones incorporadas en la tabla.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de transportes. Se revisa y modifica lo que se considera posible de implantación para 2023.

De otra parte, a partir de la página 229 del documento, la tabla deja de tener incorporados los datos para la inversión para las actuaciones indicadas, lo cual haría inviable la evaluación y seguimiento de resultados EX POST y poder determinar el valor de eficiencia en aplicación de dichas actuaciones. En este sentido se propone incorporar los presupuestos planificados, aunque sea indicando su provisionalidad o como intervalo de aproximación.

Se decidió junto a la Dirección General de Movilidad y el CTMAM que aquellas actuaciones por debajo de 500.000€ de inversión no serían presupuestadas siempre y cuando no proviniese de otro instrumento de planificación donde ya estuvieran valoradas económicamente.

- Con respecto al documento denominado “Estudio Ambiental Estratégico”, en su versión de junio de 2021, se realizan las siguientes consideraciones:

En el apartado 2.8.5., dedicado a la “Incidencia sobre la planificación sectorial”, página 75, se hace referencia a la incidencia sobre la planificación sectorial en materia de energía. Se propone hacer alusión adicionalmente a la Estrategia Energética de Andalucía 2030, actualmente en elaboración.

En el apartado 5, relativo a los “Posibles efectos significativos en el medio ambiente”, se destaca que en cuanto a la referencia a la consideración de la Energía como actor a contemplar en el Medio Físico (Medio abiótico), en el documento se hace la siguiente aseveración:

“Energía. Los combustibles fósiles (carbón, petróleo, gas), a pesar de los contaminantes que desprenden durante la combustión, son la fuente de energía más usada en los transportes”. Referir aquí que en el sector transporte, la principal fuente combustible son los derivados del petróleo y muy secundariamente el gas. El carbón no está presente como recurso energético en el transporte. Se puede indicar que el incremento de consumo eléctrico como consecuencia de la incipiente entrada en el mercado de la movilidad eléctrica trasladará el foco de contaminación fuera de los núcleos urbanos y hacia las centrales de generación con fósiles mientras no sean reemplazadas por fuentes de generación mediante energías renovables.

Como ya se ha comentado en apartados anteriores, la realización del estudio se comenzó en el año 2018, por lo que se ha reflejado en el mismo la Estrategia Energética de Andalucía 2020, en vez de la de 2030, y a la hora de mostrar una interacción del PTMAM con otros planes y programas, así como los objetivos del Plan relacionados con algunos planes, estrategias, programas, etc., solo cabe la posibilidad de hacerlo con la Estrategia existente, es decir, la de 2020, y no con la de 2030, la cual se encuentra actualmente en elaboración. Aun así, sería más completo mencionar esta apreciación y señalar en el EAE la Estrategia Energética de Andalucía 2030.

Por otro lado, en el EAE se tendrá en cuenta esta apreciación para recalcar los derivados del petróleo como la principal fuente de energía más usada en los transportes, señalando el carbón como futuro

combustible fósil para la generación de la energía eléctrica usada por el uso de vehículos eléctricos, si no se reemplaza por energías renovables.

2.4. Consejería de Salud y Familias

Desde la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica de la Consejería de Salud y Familias, una vez vista la versión preliminar de la valoración del Impacto en la Salud del PTMAM, consideran necesario que en el documento quedasen reflejados y especificados elementos como:

- El diagnóstico ambiental. Es necesario describir a la población implicada, incidiendo en el aporte de datos como sexo, edad, situación profesional o tipo de hábitat, para conocer las distintas necesidades y motivos de desplazamientos, recalando la relevancia que presenta el PTMAM a la hora de orientar las actuaciones con la perspectiva de reducción de inequidades.

Se acepta la alegación realizada. Se amplían los datos, así como la información relativa a las pautas y necesidades de movilidad, ahondando en los motivos de los desplazamientos, obteniendo esta información del propio Plan.

En cuanto a partir de segmentaciones más pertinentes (sexo, edad, situación profesional o tipo de hábitat) a la hora de describir la población implicada, las inequidades y vulnerabilidades en relación con el objeto del PTMAM, es oportuno incidir en la fuente disponible que se ha tomado como referencia para aportar datos concretos de salud de la población, que es la V Encuesta Andaluza de Salud (Adultos) 2015-2016, siendo los últimos datos de 2016. Bien es cierto que el Instituto de

Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA) presenta datos más actualizados, pero solamente de los recursos sanitarios de la población y, referente a la salud de la misma, se centra en las defunciones por causa de muerte y sexo, por lo que las fuentes de datos de salud disponibles de Andalucía se encuentran muy limitadas.

- La identificación y valoración de impacto en salud, tomando como base el Manual para la Evaluación de Impactos en Salud de Proyectos sometidos a Instrumentos de Prevención y Control Ambiental, el cual señala como impactos mínimos: exposición a contaminantes de calidad del aire, exposición a niveles de ruido, accidentabilidad del tráfico, práctica de hábitos saludables como la actividad física, accesibilidad a equipamientos, servicios, zonas verdes y espacios libres de convivencia, economía y empleo, y accesibilidad a estructuras, organismos y redes generadoras de solidaridad y cohesión social.

Como bien se señala, para la VIS se ha tomado como referencia el Manual para la EIS de instrumentos de planeamiento urbanístico en Andalucía, pudiendo haber utilizado el Manual para la EIS de Proyectos sometidos a Instrumentos de Prevención y Control Ambiental. Sin embargo, se consideró esta primera por el carácter estratégico que presenta el Plan, no evaluándolo a nivel de los futuros proyectos que lo desarrollen. Por tanto, se ha priorizado, a la hora de la realización de la VIS, su incidencia a nivel estratégico en el planeamiento urbanístico del ámbito metropolitano de Málaga, por la red de movilidad por la que apuesta.

Aun así, se considera también oportuno su realización tomando como propuesta metodológica la que indica el Manual para la EIS de Proyectos sometidos a Instrumentos de Prevención y Control Ambiental, aunque se ve más adecuada su utilización en los proyectos que se vayan desarrollando con la ejecución del PTMAM.

En cuanto a los determinantes analizados, a continuación, se comparan los determinantes que se recomiendan evaluar en cada uno de los manuales señalados, identificando su similitud:

Manual para la EIS de Proyectos sometidos a Instrumentos de Prevención y Control Ambiental	Manual para la EIS de instrumentos de planeamiento urbanístico
Aire ambiente	Impacto de la calidad de aire asociada al tráfico de vehículos automóviles. Cercanía o intensidad de fuentes de contaminantes físicos/químicos del aire a población.
Ruido y vibraciones	Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población.
Aguas de consumo	Calidad y/o disponibilidad del agua para consumo o usos recreativos.
Aguas superficiales	Existencia y/o calidad masas de agua en zonas de ocio o para usos recreativos
Aguas subterráneas	Calidad y productividad de los suelos y de las aguas subterráneas
Suelos	Calidad y productividad de los suelos y de las aguas subterráneas
Vectores de transmisión de enfermedades	Cercanía de vectores de transmisión de enfermedades a la población

Saneamiento y reutilización	Alcantarillado, saneamiento y estaciones depuradoras de aguas residuales.
Campos electromagnéticos	Exposición de la población a campos electromagnéticos
Cambio climático	Vulnerabilidad a las olas de calor por efecto islas de calor.
	Ocupación zonas vulnerables a fenómenos meteorológicos extremos.
Seguridad Química	Probabilidad de ocurrencia de grandes accidentes en zonas pobladas.
Agentes biológicos	Ecosistemas naturales, distribución de especies de riesgo en alergias por polen.
	Cercanía de vectores de transmisión de enfermedades a la población.
Ecosistemas naturales y especies polinizadoras	Ecosistemas naturales, distribución de especies de riesgo en alergias por polen.
El empleo local y desarrollo económico	El empleo local y desarrollo económico
La accesibilidad a servicios y espacios	Accesibilidad a espacios naturales, zonas verdes e instalaciones deportivas
	Accesibilidad a transporte público.
	Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios.
	Accesibilidad a espacios para el desarrollo económico y del empleo local.
El volumen y emplazamiento de personas en riesgo de exclusión o desarraigo social	El volumen y emplazamiento de personas en riesgo de exclusión o desarraigo social
Calidad de vida de las personas con discapacidad	Accesibilidad a transporte público.
	Los espacios públicos de convivencia sin barreras de acceso de cualquier tipo.

El acceso a alimentos	La habitabilidad del entorno urbano.
La probabilidad de ocurrencia de grandes accidentes	La probabilidad de ocurrencia de grandes accidentes
La riqueza monumental, paisajística y cultural de la zona	La riqueza monumental, paisajística y cultural de la zona
El acceso a espacios naturales, zonas verdes, espacios públicos y lugares de concurrencia pública	Accesibilidad a espacios naturales, zonas verdes e instalaciones deportivas
	Existencia y/o distribución de lugares de concurrencia pública.
La movilidad no asociada a vehículos a motor	Infraestructuras para movilidad no asociada a vehículos a motor
Los niveles de accidentabilidad ligados al tráfico	Los niveles de accidentabilidad ligados al tráfico
La ocupación de zonas vulnerables	Ocupación zonas vulnerables a fenómenos meteorológicos extremos.

Es importante señalar que, en la VIS, se ha considerado oportuno incluir una nueva área, la de Cambio climático, así como la inclusión de dos nuevos determinantes: tiempos de llegada, en el área de movilidad sostenible y accesibilidad a servicios, y el determinante de estilo de vida, en otras áreas de intervención.

Como se puede observar, el Manual para la EIS de instrumentos de planeamiento urbanístico engloba todos los determinantes incluidos en el Manual para la EIS de Proyectos sometidos a Instrumentos de Prevención y Control Ambiental, e incluye otros que presentan gran

relevancia en el ámbito del PTMAM, ya que abarca la relación entre espacios públicos y privados en usos del suelo, la densidad y conectividad en la ocupación del suelo, la habitabilidad y/o diseño de las vías de comunicación de uso peatonal, así como varios determinantes, como se ha podido apreciar en la tabla anterior, que se refieren a la accesibilidad, como la accesibilidad a transporte público, entre otros muchos.

2.5. Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por la Dirección General de Análisis, Planificación y Políticas Económicas de la Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades:

- Por último, a modo de sugerencia o posible reflexión, consideramos que podría recogerse de una forma más explícita una serie de orientaciones y recomendaciones generales dirigidas a los Planes Municipales Urbanos de los municipios que conforman el Área de Málaga. Si bien resulta obvio que el propio Plan Metropolitano va a convertirse en una referencia para las actuaciones de estos municipios, quizá sería oportuno señalarlo específicamente en un apartado del documento. De este modo, sería posible apuntar distintas posibilidades de la cadena logística urbana de forma completa, como por ejemplo considerar la “última milla”.

En cualquier caso, como conclusión, señalar que no existe ninguna objeción desde el punto de vista de la planificación de la política económica de la Junta de Andalucía.

El propio PTMAM con sus líneas estratégicas, sus objetivos y sus actuaciones ya marcan de por sí unas directrices por las que se deben guiar los PMUS.

3. Información Pública y Trámite de audiencia

A continuación, se presenta un registro de los organismos que participaron en el período de información pública y de aquellos a los que se les dio audiencia durante la exposición pública de los documentos del PTMAM, señalando cuáles de ellos hizo aportaciones y cuáles no lo hicieron:

Tabla 2: Organismos colaboradores en el período de información pública y en el trámite de audiencia.

Colaboradores	Alegaciones
Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre.	Alega
Ayuntamiento de Cártama.	Alega
Ayuntamiento de Málaga.	Alega
Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo. Secretaría General Técnica.	No alega
Consejería de Hacienda y Financiación Europea. Secretaría General Técnica.	Alega
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Personas Mayores y Pensiones no Contributivas.	No alega

Colaboradores	Alegaciones
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Infancia.	No alega
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Servicios Sociales.	Alega
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Secretaría General de Políticas Sociales, Voluntariado y Conciliación.	No alega
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Personas con Discapacidad e Inclusión.	Alega
Consejería de Transformación Económica, Industria, Empresas y Universidad. Viceconsejería.	Alega
Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local. Viceconsejería.	Alega
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático.	Alega
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Infraestructuras del Agua.	Alega

Colaboradores	Alegaciones
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos.	Alega
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Oficina Andaluza de Cambio Climático.	Alega
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Secretaría General de Agricultura, Ganadería y Alimentación.	No alega
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático.	Alega
Metro de Málaga	Alega

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se exponen y contesta a cada una de las alegaciones, clasificadas por organismos, que han llegado durante este período.

3.1. Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por el Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre:

- No obstante, creemos que debido a la proximidad del municipio de Alhaurín de la Torre con el centro de Málaga y al importante

crecimiento demográfico ligado a los procesos urbanísticos residenciales, que lo han posicionado como una de las principales ciudades dormitorio de la capital, se hace necesaria una conexión rápida y directa mediante transporte público de nuestro municipio con Málaga.

Desde este Ayuntamiento pensamos que una solución, práctica y eficaz, sería la creación de una línea de autobús-lanzadera que uniera el centro de nuestro municipio con el Intercambiador de Transporte del Aeropuerto-Estación de Cercanías, permitiendo viajar con billete único hasta el centro de Málaga, procurando una coordinación entre la llegada y salidas del cercanías desde el Intercambiador con la lanzadera, fomentando así la intermodalidad y el uso del transporte público frente al vehículo privado.

De acuerdo, la propuesta se ha modelizado y valorado de forma independientemente resultando viable económica y socialmente. Por este motivo ha sido incluida en el escenario del Plan.

3.2. Ayuntamiento de Cártama

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por el Ayuntamiento de Cártama:

- En ese sentido, recientemente el Ayuntamiento de Cártama en colaboración con el CTMAM ha modificado el itinerario de la principal ruta de transporte público, M-131 Málaga-Cártama, que discurre ahora por la infraestructura viaria más rápida de acceso a Málaga (A-357), lo que ha supuesto una mejora de la frecuencia y el

tiempo de recorrido. Sin embargo, la velocidad comercial de esta ruta se ve afectada negativamente por las retenciones que se producen periódicamente en los accesos a Málaga, y en la parte del itinerario que se encuentra en las proximidades del Parque Tecnológico de Andalucía.

Por ello, desde este Ayuntamiento pensamos que una solución, práctica y eficaz, sería la creación de una plataforma reservada que solventara los dos principales tramos de congestión antes referidos (accesos a Málaga y cercanías al PTA), fomentando así la intermodalidad y el uso del transporte público frente al vehículo privado.

Rogamos evalúen la citada propuesta, al objeto de incorporarla, si tras los análisis pertinentes así se determina oportuno, a las actuaciones propuestas en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, Plan de Movilidad Sostenible.

De acuerdo, la propuesta se ha modelizado y valorado de forma independientemente resultando viable económica y socialmente. Por este motivo ha sido incluida en el escenario del Plan.

3.3. Ayuntamiento de Málaga

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por el Ayuntamiento de Málaga:

- En la página 96 del documento preliminar del Plan se describe que el servicio de bicicleta pública Malagabici cuenta con 23 estaciones, cuando en realidad son 24 estaciones. Falta la estación número 24 ubicada en Echevarría del Palo.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- En la página 103 del documento preliminar del Plan se muestra la Tabla 43: Evolución del número de licencias de taxi en Málaga, en la que no aparece el dato de licencias de taxi en Málaga capital a fecha de febrero de 2019. Indicar que el número de licencias de taxi en Málaga capital a dicha fecha era 1432 licencias.

El año base de este plan es 2017 y todos los datos del análisis de la situación actual deben mantenerse con fecha del año base para que sea coherente.

- En la página 128 del documento preliminar del Plan se expone que Málaga capital sólo dispone de diez zonas 30, cuando en realidad son once zonas 30 y cuatro zonas 20.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- En este sentido, dado el déficit de infraestructuras ciclistas descrito en el PITMA 2021 2030 y teniendo en cuenta los aspectos descritos en el documento relativo a la movilidad en bicicleta, se considera imprescindible que el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga incluya en las infraestructuras a desarrollar los siguientes itinerarios ciclistas, que conectan términos municipales del ámbito metropolitano y/o infraestructuras y equipamientos de interés metropolitano:

1. ITINERARIO Ctra. A-7075
Itinerario de conexión con JUNTA DE LOS CAMINOS Y ALMOGÍA
Desde Rotonda El Atabal, hasta C/ Orson Welles.
2. ITINERARIO Ctra. A-7054 y Avda. José Ortega y Gasset

- Itinerario de conexión CÁRTAMA con POLÍGONOS INDUSTRIALES, JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO, COMISARÍA PROVINCIAL POLICÍA NACIONAL, CIUDAD DEPORTIVA Y HOSPITAL REGIONAL DE MÁLAGA Desde Ctra. Azucarera Intelhorce hasta Avda. Juan XXIII.
- 3. ITINERARIO Avda. Juan XXIII
Itinerario de conexión CÁRTAMA con POLÍGONOS INDUSTRIALES, JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO, COMISARÍA PROVINCIAL POLICÍA NACIONAL, CIUDAD DEPORTIVA Y HOSPITAL REGIONAL DE MÁLAGA Desde Avda. José Ortega y Gasset, hasta C/ Cómpea (Coincidente con Red de Metro).
 - 4. ITINERARIO Ctra. A-366 y Ctra. A-404
Itinerario de conexión con ALHAURÍN DE LA TORRE Tramo Ctra. A-366 Desde rotonda con calle Torremolinos hacia Alhaurín de la Torre. Tramo Ctra. A-404 Desde Avda. Velázquez hasta rotonda con calle Torremolinos. Adecuación y reforma de plataforma existente que es confundida habitualmente con carril bici existente, sin que esté así señalizado.
 - 5. ITINERARIO Camino La Cizaña
Itinerario de conexión con TORREMOLINOS Desde Ctra. Coín hasta la conexión con Torremolinos por Camino La Cizaña.
 - 6. ITINERARIO Ctra. Campo de Golf
Itinerario de conexión con TORREMOLINOS, ALHAURÍN DE LA TORRE Y PALACIO DE DEPORTES MARTÍN CARPENA Desde Camino La Cizaña hasta MA-20 utilizando nueva Pasarela sobre el río Guadalhorce.

- 7. ITINERARIO Palacio de deportes Martín Carpena
Itinerario de conexión de los dos anteriores con Avda. Velázquez, HOSPITAL QUIRÓN Y CENTROS COMERCIALES Desde MA-20 hasta Avda. Velázquez por calle Villanueva del Rosario (coincidente con Red de Metro).
- 8. ITINERARIO Avda. Velázquez y Héroe de Sostoa Itinerario de conexión de los anteriores con ESTACIÓN DE MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO Desde rotonda con Avda. Moliere hasta C/ Explanada de la Estación (coincidente con Red de Metro).

Las actuaciones sobre carriles bici que se han incluido son por petición de la Dirección General de Movilidad de la Junta de Andalucía por estar contempladas por el PITMA 2021-2030 y por tener un carácter metropolitano. Las expuestas en esta alegación se encuentran todas a escala urbana y no son significativas sobre la movilidad metropolitana del PTMAM, ni el modelo será sensible a ellas.

- Propuesta de dos aparcamientos disuasorios:
 - INTERCAMBIADOR Nº 13. CIUDAD JARDIN.
Se trata de un aparcamiento de disuasión con una previsión de 500 plazas, que permitirá el trasvase de los ciudadanos provenientes en vehículo privado de la zona norte del Área metropolitana a la red de Plataformas Reservadas de Transporte Público.
 - INTERCAMBIADOR Nº 16. ARROYO DE TOTALÁN.
Se trata de un aparcamiento de disuasión con una previsión de 1500 plazas, que permitirá el trasvase de los ciudadanos

provenientes en vehículo privado de la Costa del Sol Oriental (Rincón de la Victoria, Vélez Málaga, Torrox, Nerja.) a la red de Plataformas reservadas de transporte público.

Al tratarse de dos propuestas que se encuentran en línea con los objetivos del plan en una primera apreciación, se ha llevado a cabo su valoración y se ha concluido que se compenetran con otras actuaciones del plan, de forma que se alimentan entre ellas y enriquecen al escenario seleccionado. Por tanto, se han valorado y sometido a un análisis de forma independiente obteniendo un resultado positivo ante una viabilidad económica y social. Posteriormente, se han modelizado y actualizado como la actuación “Park & Ride en zona oeste de la ciudad” con los valores de inversión y mantenimiento de infraestructuras correspondientes a nueve estacionamientos en lugar de los siete originales de cara a los tres escenarios de actuación previstos.

- Tal como se ha descrito en el apartado anterior, el programa P2 Proporcionar un sistema de transporte público competitivo del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga propone la implantación de las siguientes infraestructuras de transporte público:
 - Cobertura de la Zona Este mediante BRT II hasta El Palo.
 - Plataforma bus al Norte del municipio de Málaga.

Respecto a estos dos itinerarios, se informa que el planteado hacia el Este es inviable en el trazado señalado en el documento según los estudios llevados a cabo por el Área de Movilidad del ayuntamiento de Málaga. Será necesario, por tanto, llevar a cabo los estudios necesarios

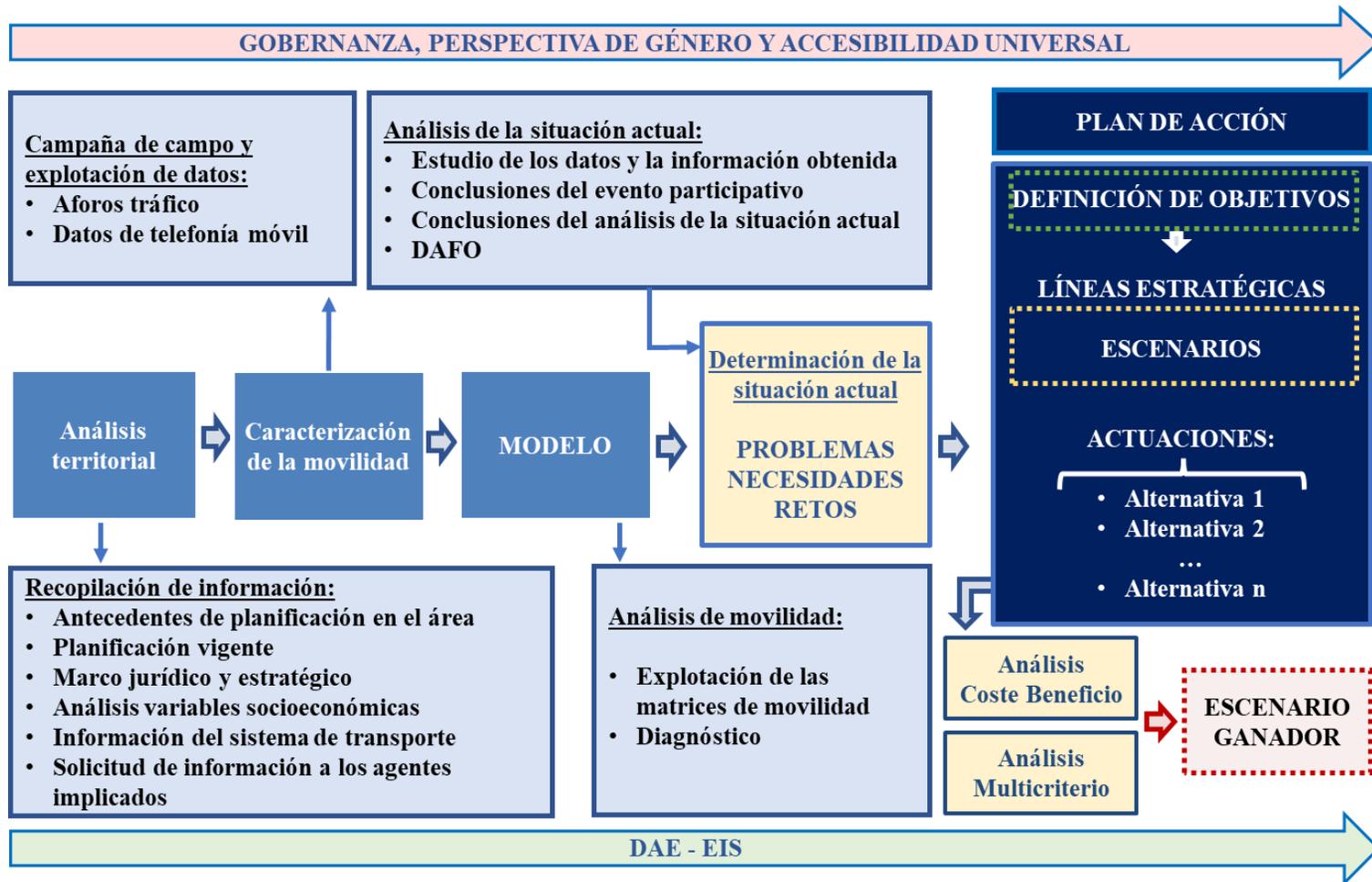
para encajar la propuesta en cuestión. Así mismo, será necesario llevar a cabo estudios de viabilidad del corredor exclusivo para el transporte público de personas propuesto hacia el norte del municipio de Málaga.

Según los estudios que se conocen, sí es viable. En cualquier caso, el modelo de este plan es a nivel macro, la zonificación se ha establecido por corredores y macrozonas. El PTMAM pretende encontrar la mejor opción para solucionar los problemas de estas macrozonas, no entra en detalles como la definición de un trazado específico. Se trata de un paso previo a la solución detallada, con escala mucho mayor donde el detalle no es significativo sobre los resultados.

De todas formas, cada actuación deberá ser estudiada con detalle mediante un estudio de viabilidad del proyecto donde también deberán barajarse otras alternativas.

- Es un Plan con una estructura muy complicada, que responde al siguiente esquema general: (...)

El Plan ha sido guiado y estructurado según *el Manual para la Elaboración de Planes Estratégicos de Políticas Públicas* de la Junta de Andalucía. Por lo que este Plan sigue un esquema guiado por unos objetivos y líneas estratégicas que se conciben a partir del conocimiento de los problemas, necesidades y retos de la situación actual en el área de estudio. Mediante esta determinación y conocimiento de la situación actual se recogen una serie de propuestas de actuaciones y alternativas que tras su análisis se agrupan por escenarios intentando dar solución a los problemas y necesidades que actualmente existen en el área. Se adjunta un esquema explicativo.



- Tal y como se indica en el cuadro, se introducen 3 escenarios (que según se explica son diferentes proyecciones de un mismo horizonte) que dice son incompatibles entre sí, si bien esto no se justifica. Los escenarios contemplados son: (...)

La primera cuestión que conviene aclarar es si los presupuestos estimados para cada programa son asignaciones presupuestarias propias del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga (que tiene capacidad inversora propia) o son estimaciones que contienen asignaciones consignadas de otros Planes de carácter estratégico (p.e. PITMA), es decir, se requiere aclarar si la inversión prevista en este Plan es independiente de la recogida en el PITMA, o si por el contrario, es una estimación del coste de unas actuaciones, sin capacidad inversora propia.

Los escenarios son incompatibles porque no se pueden dar en el mismo horizonte. Ejecutar varias actuaciones que dan solución a los mismos problemas e incluso se solapan físicamente, no tiene sentido. Por ejemplo: el escenario 1 y 2 pretenden dar cobertura a la Zona Este de la ciudad mediante la implantación de un BRT. Mientras que el escenario 3, pretende cubrir esta zona mediante una mejora en la frecuencia y en la oferta de los autobuses. Si se llevase a cabo ambos escenarios el servicio de transporte público en esta zona estaría sobredimensionado.

En el caso de los escenarios 1 y 2, la justificación es diferente ya que el escenario 2 contempla todas las actuaciones del escenario 1 además de la incorporación de un paquete de actuaciones enfocado en la mejora del acceso a la zona del PTA mediante transporte público. La

construcción del escenario 2 se hizo únicamente para satisfacer y dar respuestas a las peticiones del Ayuntamiento de Málaga en la primera ronda de consulta del plan. Es decir, el segundo escenario tan solo pretende evaluar la viabilidad de llevar a cabo todas las actuaciones que benefician los accesos al PTA por petición del ayuntamiento.

Por otro lado, el PTMAM sí tiene capacidad inversora propia. Si bien se han extraído actuaciones y, por tanto, sus presupuestos de algunos instrumentos de planificación que llevan años estancados y que, al no parecer ponerse en marcha, carece de sentido incluirlos en el escenario tendencial porque solo se alejaría de la realidad. El fin es otorgarles mayor rango e importancia y fomentarlas mediante la inclusión en este plan.

- De este listado, están recogidos en el PGOU vigente y, por tanto, compatibles con el mismo, los números 1, 5, 6 y 7. El número 4, está dentro del SG Aeroportuario.

Respecto al número 2: aparcamiento de Plaza Mayor, debe aclararse si se refiere al aparcamiento privado de este centro comercial, que, si bien es de acceso libre, no forma parte del sistema de transporte público, salvo que se habiliten los mecanismos de gestión para ello.

El número 3: Aparcamiento Asperones, no está recogido ni en el POTAUM ni en el PGOU, en este último documento hay previsto un intercambiador aparcamiento metropolitano de disuasión, en la zona norte de Trévez Oeste, en las proximidades del nudo de la A-7 (Hiperronda) aunque más alejado de las cocheras del metro en la zona de Asperones.

Estos aparcamientos disuasorios están propuestos por el propio Ayuntamiento de Málaga en el período de consultas que se hizo en febrero de 2020 y que se incluyeron al plan por petición del mismo. Las ubicaciones de dichos aparcamientos también venían propuestas por el Ayuntamiento.

- Cobertura de la zona Centro mediante la prolongación de las líneas C-1 y C-2 hasta la Plaza de la Marina. (Completado a pie o en autobús hasta La Malagueta).

La inclusión de esta actuación resulta bastante sorprendente, pues hace bastante tiempo que se descartó la posibilidad de prolongar el ferrocarril de Cercanías (de competencia estatal) más allá de su trazado actual, no estando esta actuación recogida ni en el POTAUM ni en el PGOU de Málaga. Por el contrario, en ambos documentos se propone la prolongación de la Línea 1 del Metro de Málaga hasta la plaza del General Torrijos (que en la actualidad tiene previsto llegar hasta Atarazanas) y desde ésta su conexión con la futura línea 3 del Metro: Conexión Málaga-Rincón de la Victoria-Vélez.

Por el contrario, en ambos documentos se propone la prolongación de la Línea 1 del Metro de Málaga hasta la plaza del General Torrijos (que en la actualidad tiene previsto llegar hasta Atarazanas) y desde ésta su conexión con la futura línea 3 del Metro: Conexión Málaga-Rincón de la Victoria-Vélez.

Los costes asignados en el Documento Preliminar al ferrocarril de cercanías subterráneo son similares a los del metro subterráneo en lo

que respecta al coste de la infraestructura y explotación, difiriendo ligeramente en el coste del material móvil.

En el Documento Preliminar del PITMA, sometido a información pública en fechas recientes, tampoco se aludía a la posibilidad de prolongar las líneas C-1 y C-2 del ferrocarril de cercanías hasta la Plaza de la Marina.

En este caso particular, a falta de una justificación más precisa, pudiera entenderse que se ha optado por esta posibilidad al obtenerse como la opción más favorable del análisis económico (VAN y TIR) sin atender a la posibilidad real de su ejecución, tanto por su dificultad técnica (es necesario que el ferrocarril cruce el río Guadalmedina, cosa que si ha hecho el Metro), disponibilidad espacio para ubicar dicha infraestructura subterránea, etc.

Por otra parte, en el listado de actuaciones del PTMAM (epígrafe 13.2) recogidas en la tabla nº 81, se señala como Administración Competente para esta actuación a la Junta de Andalucía y al CTMAM, dado que la competencia de este ferrocarril de cercanías es del Ministerio de Fomento, se entiende que éste debe incorporarse al listado de Administraciones Competentes.

Las actuaciones se han sometido a un análisis coste beneficio (ACB) independiente para cada una de ellas y se han comparado con sus posibles alternativas, escogiéndose aquellas que eran más rentable. A partir de estas últimas se han construido los escenarios y se han vuelto a someter a un ACB y, posteriormente, a un análisis multicriterio. En este análisis multicriterio, no solo se han tenido en cuenta los aspectos

económicos, sino que también se han evaluado aspectos medioambientales, sociales, funcionales y de sostenibilidad.

Además, cuando se propuso la prolongación de las líneas de cercanías, se comprobó que podrían ser viables. No obstante, si esta actuación sigue adelante se deberán llevar a cabo los correspondientes estudios de viabilidad y si, en este caso, el Ayuntamiento de Málaga ya dispone de algún informe técnico que acredite que no es viable, se realizará una revisión del mismo.

- Cobertura mediante la implantación de lanzadera desde el Hospital Civil hasta Ciudad Jardín.

Respecto a la representación gráfica de la actuación, si bien se entiende como un esquema, cabe mencionar que se ha incorporado, como formando parte del tramo de lanzadera, la calle Blas de Lezo (lateral de la parcela del <hospital Civil) por la cual está previsto que discurra (soterrado) la prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga.

Del análisis del contenido de las tablas incluidas en el epígrafe que 5. Resultado de la evaluación, contenidas en el Anexo 7: Análisis Coste Beneficio, para el establecimiento del sistema de transporte público entre el Hospital Civil y Ciudad Jardín, se han estudiado las siguientes alternativas: (...)

De estas alternativas, se ha seleccionado la M2 (3) Cobertura de Ciudad Jardín mediante la implantación de lanzadera desde el Hospital Civil hasta Ciudad Jardín, con una inversión estimada que supera los 14 millones de euros, descartando otras (de manera provisional o definitiva) como la prolongación del metro soterrado o en solución

tranviaria, o sea, aquellas actuaciones que podrían corresponderse con la línea 4 de la red de Metro de Málaga.

La definición del esquema final previsto para la red de Metro de Málaga, una vez que la Línea 1 acabará en Atarazanas, en vez de La Malagueta, y la Línea 2 se va a prolongar hasta el Hospital Civil ha sido objeto de reclamación y/o alegación por parte de este Ayuntamiento en cuantas ocasiones ha resultado procedente (PITMA, Anteproyecto de Prolongación de la línea 2 del Metro de Málaga hacia el Hospital Civil, etc.) sin que exista pronunciamiento al respecto por parte de la Junta de Andalucía, en ninguno de los documentos que se han sometido a información pública. El Plan de Transportes Metropolitano del Área de Málaga es el primer documento en el que se aborda el futuro, al menos a medio plazo, de la línea 4 del Metro de Málaga, solución respecto a la cual cabe realizar las siguientes consideraciones:

- La inversión prevista (14,4 M€) ha de ser justificada, pues parece una inversión excesiva para una lanzadera que discurre por viales ya existentes, sin especifique si se ha previsto la reurbanización de los mismos para la posible implantación de una plataforma reservada o segregada.
- Esta actuación debería completarse con un aparcamiento disuasorio en la zona de Ciudad Jardín, en el tramo final de la lanzadera prevista. Se adjunta la ubicación que a tal efecto tiene prevista el PGOU de Málaga
- Debe aclararse si la actuación tiene carácter provisional, en tanto se construye la línea 4 del Metro de Málaga, o supone una propuesta

de carácter definitiva que descarta la construcción del metro hacia Ciudad Jardín.

- Cabe preguntarse si el Plan de Transporte del Área Metropolitana de Málaga es el instrumento normativo adecuado o si dispone del rango normativo para sustituir una línea de Metro (la línea 4 de Metro de Málaga) por una lanzadera de autobuses, más aún si se atiende a la circunstancia que esta línea 4 del Metro de Málaga de Metro está incluida en el POTAUM (artículo 40. Líneas básicas y prioridades (D) de la Normativa) y en el PGOU de Málaga.

En primer lugar, la actuación es definitiva ya que obtiene mejores resultados que la alternativa de cobertura mediante línea de metro. En segundo, lugar el presupuesto es estimado, cada actuación llevará un estudio de viabilidad detallado (el PTMAM es el primer paso para el impulso de estudios de viabilidad de los proyectos que son necesarios en el área metropolitana), pero se corrige la actuación “Cobertura mediante la implantación de lanzadera desde el Hospital Civil hasta Ciudad Jardín” para considerar exclusivamente una lanzadera.

- Cobertura de la zona Este mediante BTR hasta el Palo.

En el estudio de alternativas se han valorado las siguientes actuaciones:
(...)

La opción elegida es la M6 (2) Cobertura de la Zona Este mediante sistema de alta capacidad BTR II hasta el Palo, con una inversión estimada de 25 M euros, consistente en una infraestructura segregada del resto de carriles para transporte público.

Tal y como sucedía en el caso de la conexión entre Hospital Civil y Ciudad Jardín, se sustituye (provisional o definitivamente) la línea 3 del Metro de Málaga (soterrada/tranvía) por una plataforma segregada del tráfico para circulación de autobuses.

Cabe reiterar las mismas cuestiones planteadas en el epígrafe anterior relativas al carácter temporal de esta actuación, si supone la eliminación definitiva de construcción de la línea 3 del Metro de Málaga, así como la capacidad de este documento de modificar las determinaciones recogidas en la normativa del POTAUM, etc.

En el caso particular de esta actuación, que prevé la implantación de una plataforma segregada para autobuses, hay que valorar la dificultad técnica de materializar este proyecto por la limitación de espacio existente en superficie para disponer de una plataforma segregada para transporte público.

En primer lugar, la actuación es definitiva ya que obtiene mejores resultados que la alternativa de cobertura mediante línea de metro. En segundo lugar, cada actuación llevará un estudio de viabilidad detallado, el PTMAM es el primer paso para el impulso de estudios de viabilidad de los proyectos que son necesarios en el área metropolitana. Además, el estudio de viabilidad de cada uno de los proyectos deberá estudiar diferentes alternativas de forma detallada y seleccionar de forma exhaustiva la mejor.

- Lanzadera entre la estación de Andalucía Tech y el PTA.

Esta actuación, con una inversión prevista de 744.480 € y puesta en servicio en el año 2030, no aparece (así descrita) en los listados incluidos

en el epígrafe que 5. Resultado de la evaluación, contenidas en el Anexo 7: Análisis Coste Beneficio, por lo que se desconocen los criterios para su inclusión. Las actuaciones que, respecto a la cobertura mediante transporte público del acceso al PTA, se han incluido en el Análisis Coste-Beneficio, son: (...)

De la revisión de este cuadro puede comprobar que el presupuesto inicialmente asignado a esta actuación coincide con la alternativa C1 (1) denominada "Cobertura mediante implantación de lanzadera entre la estación de Campanillas y el PTA (incluyendo plataforma reservada entre Andalucía Tech y el PTA)" referida a una actuación bastante más amplia que la descrita (y representada gráficamente). Es necesario que se aclare el contenido real de esta actuación.

En el Anexo I: Previsiones Planes Vigentes, en el contexto de la valoración de las actuaciones viarias con incidencia metropolitana incluidas en el POTAUM, califica la actuación Teatinos-Parque tecnológico de Andalucía-Pizarra (A-7076, A-7054) como NO RELEVANTE, lo cual resulta contradictorio con el hecho de que sea el itinerario seleccionado para conectar el PTA mediante transporte público. Entendemos que debe corregirse dicha valoración.

Respecto la conexión entre la estación Andalucía Tech y el PTA, conviene aclarar qué tipo de actuación se ha previsto, pues en el supuesto de que se trata de una plataforma reservada o segregada, la carretera por la que discurre (A-7076), de titularidad autonómica, no dispone en la actualidad de sección adecuada para desarrollar esta inversión y la asignación presupuestaria para la misma resulta insuficiente para su

ampliación (más aún si además incluye la conexión entre la estación de cercanías de Campanillas y el PTA).

Desde el punto de vista de su funcionalidad supone, junto su continuación con la A-7054, un itinerario alternativo a la colapsada autovía A-357, dando acceso desde la zona noreste de la ciudad (Teatinos-Puerto de la Torre) hacia Campanillas y el Parque Tecnológico de Andalucía (PTA). Asimismo, presta acceso a instalaciones como Cocheras del Metro, Parque Cementerio de la ciudad de Málaga, Centro de Transportes de Mercancías (CTM), Parque Empresarial de Trévez, así como a sectores logísticos que están concluyendo sus obras de urbanización (SUNS-T.1 Trévez Oeste), un nuevo sector logístico de 153.593 m2s.

Tanto el POTAUM como el PGOU de Málaga recogen la necesidad de ampliar su capacidad viaria para dar respuesta tanto a las demandas actuales como futuras, parece por ello lógico que un instrumento de planificación sectorial, de ámbito autonómico, lo incorpore en coherencia con las propuestas realizadas por los instrumentos de planificación de ámbito subregional.

La actuación a.1: eje radial Teatinos-Parque Tecnológico de Andalucía-Pizarra (A-7076, A-7054), que afecta al trazado de la A-7076 y un tramo de la A-7054, es recogida dentro de la normativa del POTAUM, en su artículo 50. Actuaciones sobre la red viaria, epígrafe 2, apartado c. Mejora de trazados y/o aumento de la capacidad.

Según se especifica en el artículo de 51. Prioridades de actuación (D), esta actuación tiene en un segundo nivel de prioridad de ejecución, el

cual dado la fecha de aprobación definitiva del POTAUM (Decreto 308/2009 de 21 de julio, BOJA 142, de 23 de julio de 2009), entendemos está ampliamente superado más aún si lo ponemos en el contexto de que en el momento de redacción de este documento, se dio prioridad a las actuaciones que venían contempladas en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA). Como bien es sabido, este Plan fue sustituido por el PISTA 2020, del que ya hemos comentado incluyó en el Anexo A, en el listado de actuaciones a largo plazo, la ejecución de la Teatinos-Parque Tecnológico-Pizarra (A-7076/A-7054)."

Se corrige el nombre de la actuación en el Análisis Coste-Beneficio, denominándose "Cobertura mediante la implantación de lanzadera entre la estación de metro Andalucía Tech y el PTA, incluyendo adecuación de la carretera A-7076". Con respecto al Anexo I, la actuación que se propone no llega a Teatinos; por tanto, no es el mismo itinerario.

- Plataforma bus al Norte del Municipio de Málaga

Respecto a esta actuación, dado que indica que se trata de una plataforma exclusiva para autobuses, se requiere un estudio pormenorizado del itinerario para garantizar la disponibilidad de sección viaria suficiente para poder implantarla.

Por otra parte, comparando el trazado propuesto para esta actuación con el previsto para la lanzadera desde el Hospital Civil hasta Ciudad Jardín, puede constatarse como ambos trazados resultan coincidentes en el tramo que discurre por la margen izquierda del Guadalmedina, lo

cual deberá ser tenido en cuenta a la hora de evitar duplicidad de inversiones.

En primer lugar y como ya se ha comentado con anterioridad en varias ocasiones, cada actuación deberá llevar un estudio de viabilidad detallado antes de su ejecución. En segundo lugar, es preciso aclarar que no se trata de una duplicidad. Una actuación es la lanzadera y la otra, una plataforma reservada.

Cabe destacar que esta actuación ha sido incluida precisamente a petición del Ayuntamiento de Málaga en la primera ronda de consultas.

- Enlace MA-20 con la A-7

El Plan de Transporte Metropolitano destina una partida de 6.353.063€, para actuaciones viarias relacionadas con el enlace entre la MA-20 y la A-7, al respecto de lo cual conviene reiterar lo ya alegado respecto de este tema en el PITMA y solicitar que la inversión prevista se destine a alguna de las actuaciones recogidas en los estudios que el Ayuntamiento de Málaga ha realizado en este entorno. Se considera necesaria la implicación de la Junta de Andalucía en esta actuación directamente relacionada con los accesos necesarios para el Tercer Hospital. A tal efecto, se transcribe a continuación el texto que acompañó a la alegación realizada al PITMA.

El Tercer Hospital de Málaga, promovido por la Junta de Andalucía, se ubica en la parcela anexa al Hospital Civil, frente al Hospital Materno Infantil. Una vez construido será el mayor centro sanitario de Andalucía, disponiendo de 214 consultas, 46 quirófanos, 816 camas y más de 2.000

plazas de aparcamiento. Se trata, por tanto, de un equipamiento sanitario de ámbito metropolitano sino regional.

Su singular ubicación, dentro de la trama urbana de la ciudad de Málaga, supone una importante dificultad a la hora de diseñar los accesos al mismo, bien sea desde la propia ciudad de Málaga como desde su área de influencia, siendo estos últimos los que plantean una mayor dificultad.

El proyecto de prolongación de la Línea 2 del Metro hasta el Hospital cuya construcción está prevista en el PITMA dentro del horizonte temporal 2023-2026, suponen una importante apuesta por el transporte público, fundamentalmente por el carácter local, pues la intermodalidad que conllevan las conexiones metropolitanas con el AVE y con el Cercanías, está

todavía lejos de alcanzar los umbrales óptimos en la ciudad de Málaga. Además, por las propias características de los usuarios de las instalaciones sanitarias y la importante dotación de aparcamientos con los que cuenta la instalación, hacen previsible un importante porcentaje de los desplazamientos que se realicen usen el vehículo privado (incorporando al taxi en dichas previsiones). Por tanto, resulta inevitable que el proyecto previsto para el Tercer Hospital se acompañe de nuevas actuaciones viarias que garanticen su adecuada conexión con las vías de gran capacidad del entorno (MA-20, A-7 y AP-46), sin penalizar más los itinerarios municipales existentes, como, por ejemplo, la Avda. Valle Inclán que tiene niveles de servicio muy elevados.

Estudio de Accesos y Conexiones Viarias en la Zona Noreste de Málaga, el cual tomando como punto de partida las actuaciones viarias contempladas en el Proyecto de Trazado de Actuaciones de Mejora en los Enlaces AP-46 y AP-46 con MA-3404, que está ejecutando el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, propone una serie de actuaciones complementarias a la misma, sustentadas en la premisa de crear nuevos ramales de conexión entre las zonas estratégicas de la ciudad hacia el nuevo enlace de la A-7. (...).

Según el plano adjunto a la alegación se puede confirmar que el enlace propuesto por el PTMAM es una de las actuaciones recogidas por los dos estudios citados. En cualquier caso, los accesos a las futuras instalaciones sanitarias pertenecen al ámbito municipal.

- Ampliación de la A-404 hasta Churriana

Esta actuación se valora en 40 M y formó parte de la alegación que se presentó al PITMA, con su incorporación al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga se entiende cumplido lo solicitado en su momento.

Sin embargo, si se requiere aclaración respecto otras de las actuaciones posibles en el entorno de Churriana, que según lo recogido en el Anexo I: Previsiones Planes vigentes, en el contexto de la valoración de las actuaciones viarias con incidencia metropolitana incluidas en el POTAUM, se incluye la variante de Churriana entre las actuaciones consideradas (asociadas a la creación de plataformas reservadas) sin que luego haya sido incorporada en las actuaciones de ninguno de los programas. Dicha contradicción habrá de ser aclarada.

Se trata de un error en el anexo, se corrige. Se trata como “no considerada” ya que se vería solapada su función por la actuación presentada por el PTMAM "ampliación de la A-404 hasta Churriana.

- Desdoblamiento de la Avda. Jiménez Fraud en el Municipio de Málaga

Esta actuación se valora en 703.000€, tiene una puesta en servicio prevista para el año 2030 y se asigna como Administraciones competentes a la Junta de Andalucía, Ministerio de Fomento y Diputación de Málaga. Respecto a este último aspecto, no se entiende mucho la inclusión del Ministerio de Fomento en la conexión entre una autovía de titularidad autonómica con el viario local, si bien la actuación interfiere con el Metro, éste tampoco es competencia del Ministerio.

No obstante, resulta de interés poner de manifiesto que esta actuación va a ser ejecutada por el Ayuntamiento de Málaga, a través de la Gerencia Municipal de Urbanismo, en fechas próximas, mediante dos fases de ejecución, con los siguientes presupuestos signados:

Fase 1: PBL (IVA incluido) 1,634,274.75.

Fase 2: PBL (IVA incluido) 951,571.14.

Lo cual debe ser valorado a los efectos de una adecuada programación y asignación de recursos financieros.

La redacción del PTMAM comienza en 2018 por lo que es posible que haya habido actualizaciones con posterioridad. En este caso, se acepta la alegación y la actuación se suprimirá del plan la actuación.

- PLAN MALAGA LITORAL

- Se propone incluir la recuperación de espacios libres y zonas verdes, tras la construcción del Eje Litoral soterrado, con un coste estimado de 40 M€, dentro de las medidas a desarrollar en el Programa 1, con el objetivo de trascender hacia una movilidad descarbonizada, que prime los modos de transporte no motorizados y, a la vez, potenciar la renaturalización del espacio urbano.

El PTMAM no va dirigido a la recuperación de espacios libres y zonas verdes sino a la planificación del transporte.

- Se propone incluir las dos Estaciones Intermodales dentro de las medidas a desarrollar en el Programa 2, para, de esta forma, poder alcanzar los objetivos propuestos por el PTMAM en materia de intermodalidad. La Estación Intermodal de la Explanada de la Estación tendrá un coste estimado de 76 M€ y la Estación Intermodal de la Plaza de la Marina de 53 M€.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes. Se incluirá como actuación con la siguiente denominación: "Elaboración de un estudio de viabilidad sobre la implantación de estaciones intermodales en la explanada de la Estación de autobuses de Málaga y en la Plaza de la Marina".

- Se propone incorporar el Eje Litoral, con un coste estimado de 196M€, dentro de las medidas a incluir en el Programa 3, con el objetivo de impulsar el desarrollo económico y la calidad de vida de la población, dando solución a los problemas de congestión de la red viaria, disminuyendo los accidentes de tráfico, el tiempo de

desplazamiento y, por consiguiente, combatir el cambio climático y mejorar la calidad del aire.

Esta actuación está fuera del alcance de este plan y pertenece a otras competencias.

- La Memoria es muy descriptiva de la situación actual. Dos terceras partes del documento se dedican al análisis de la situación actual, sin embargo, en la parte dedicada al plan propiamente dicho consideramos que los objetivos y actuaciones están poco explicados y argumentados.

Los objetivos y actuaciones provienen de unas líneas estratégicas que pretenden servir de guía para solucionar los problemas y necesidades de la situación actual. Un análisis exhaustivo de la situación actual es esencial y el primer paso para una correcta planificación del transporte y la presentación de soluciones para la movilidad del área metropolitana.

- En la página 23 se refiere a ADIF como propietario del Metro, y no es así, la propiedad es de AOPJA.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- En la página 45 se realizan proyecciones de población para la capital, y consideramos pueden ser erróneas, pues la capital ha crecido en población desde 2017, no ha disminuido como se plantea.

Las prognosis no son exactas, son fruto de una tendencia dada durante años en la que pueden darse considerables variaciones en años puntuales que no representen la tendencia final de un periodo (varios años).

- No se hace referencia al Plan Málaga Litoral (ni a ninguno de sus elementos), a la Vía Perimetral, al desdoblamiento de la A-7054, al acceso Norte al Aeropuerto, a los accesos por el Noroeste, pese a que habla de otras cosas muy recientes (COVID, obligatoriedad de las Zonas de Bajas Emisiones, ...).

El PML no es objeto de este plan, como se ha explicado con anterioridad pertenece a una escala menor y a competencias distintas. Además, la vía perimetral se ha incluido dentro de uno de los escenarios propuestos por el plan, pero que no ha salido ganador tras el proceso de selección. En el caso del desdoblamiento de la A-7054 deja de tener sentido con la inclusión de otras medidas de mejoras en los accesos del PTA que evitarán los problemas de capacidad que tiene en la actualidad. Por último, el acceso al aeropuerto está solventado con la actuación propuesta por el escenario del Plan "Mejora del acceso a la zona de Churriana/Aeropuerto mediante vial distribuidor."

- Se emplean datos de 2017 como año base y se deberían de tener en cuenta los años 2018 y 2019 en los que el crecimiento de tráfico ha sido muy importante en las vías de circunvalación. Los modelos (Anexo VIII) toman por tanto como año base el año 2017 (hace 4 años), y desde entonces, las intensidades han variado, independientemente de la COVID.

El PTMAM comenzó en 2018, estando por entonces disponibles únicamente los datos del 2017.

- En cuanto a los accesos PTA, los problemas de congestión han sido resueltos en buena parte con las actuaciones llevadas a cabo, sin

embargo, en algunos sitios del documento lo menciona y en otros lo deja como pendiente.

El PTMAM comenzó en 2018, entonces los problemas de acceso al PTA eran importantes. En cualquier caso, se puede encontrar una mención en la página 171 en la que se cita que recientemente se han realizado actuaciones con el fin de resolver estos problemas. Aun así, se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes y se resalta más este tema en el documento. Cabe aclarar que, precisamente, de cara a la previsión de un gran desarrollo del PTA se ha creado el Escenario 2, solicitado por el Ayto. Málaga en la primera ronda de consultas y enfocado en fortalecer las conexiones mediante transporte público.

- No se habla de la duplicación de la prolongación de la Av. Ortega y Gasset, A-7054, pese a ser un proyecto de la Junta.

En el Anexo I (Previsiones de los planeamientos) aparece como "Ejecutado" una nueva conexión de la A-7054 con la A-357, desconociendo a cuál pueda referirse. Sí se habla del Vial Distribuidor, aunque livianamente, habría que profundizar en esta actuación. Se habla de duplicar la línea C-1 a Fuengirola, lo cual consideramos no es viable pues ya está todo lo ampliada que técnicamente se puede, a un coste razonable, sin embargo, no considera el Corredor Ferroviario de la Costa, el cual si es fundamental.

La actuación citada en la Av. Ortega y Gasset se considera de interés para la movilidad urbana, no metropolitana. Por tanto, queda fuera de la escala del PTMAM.

Con respecto a la duplicación de la línea C-1, no se tiene conocimiento de que no sea viable, sino lo contrario. De cualquier forma, a la hora de ejecutar cualquiera de las actuaciones se realizará un estudio de viabilidad del proyecto que deberá contener diferentes alternativas.

Con respecto al anexo I, se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes. Se trata de un error y se corrige.

- Considera "No relevantes" determinados desarrollos: ampliación PTA, Soliva, Buenavista, Rojas - Santa Tecla, ciudad aeroportuaria, ... Por todo ello consideramos que las tablas del anexo 1 deben de ser revisadas.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes. Se modificará este anexo para evitar su mal entendimiento. Se reemplazará "no relevante" por "no considerada" y se detallará por cuál de las siguientes razones:

- La zonificación utilizada para el modelo no permite que este sea sensible a la actuación.
- La actuación se localiza fuera del ámbito de alcance del Plan, ya sea territorialmente o por competencias.
- La actuación y, concretamente, su función se ven cubiertas por otra alternativa considerada actuación del escenario del Plan.

3.4. Consejería de Hacienda y Financiación Europea. Secretaría General Técnica

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por la Secretaría General Técnica de la Consejería de Hacienda y Financiación Europea:

- Primera.- La Secretaría General de Hacienda recuerda que, de conformidad con lo previsto en el artículo 2 del Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económico-financiera, (...) las propuestas de planes con contenido económico-financiero (...) y cualquier otra actuación de la Administración de la Junta de Andalucía y de sus Organismos Autónomos que afecte o pudiera afectar a los ingresos y gastos públicos, además de atenerse a las disponibilidades del presupuesto corriente, deberán valorar las repercusiones y efectos sobre los ejercicios presupuestarios a los que se extienda su vigencia o efectos.

En este sentido, dado que en el borrador del Plan remitido se establecen una serie de objetivos, líneas estratégicas, actuaciones y programas de actuación, que pueden afectar a los ingresos y gastos públicos, debiera adjuntarse al citado borrador del Plan una memoria, en la que se determine la incidencia económica-financiera que vaya a derivarse de la ejecución del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

[...]

Como consecuencia, dado que en el borrador del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga se establecen una serie de actuaciones cuya ejecución tendrá incidencia económico-financiera, la Dirección General de Presupuestos, antes de que dicho Plan sea aprobado, habrá de emitir el preceptivo informe de acuerdo con lo establecido en el Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económico-financiera, pronunciándose sobre la incidencia económico-financiera de las actuaciones previstas en el citado Plan.

Además, la ejecución de las actuaciones propuestas en el Plan antes indicado se habrán de ajustar a las disponibilidades presupuestarias existentes.

Tras consultar esta alegación con la Dirección General de Movilidad, se concluye que es un trámite a nivel interno de la administración pública.

- Se propone que en la redacción del borrador del Plan remitido se tenga en consideración lo previsto en el artículo 9 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, por lo que respecta al uso de un lenguaje no sexista. (Ejemplos: Ver página 2 y 29 del borrador: “los interesados”, página 8-59-72 “los viajeros”, página 238 “los empleados”).

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de transportes.

- "Este plan solo mide el impacto del transporte metropolitano sobre el reparto modal, emisiones de CO2 y el consumo energético. El sistema de transporte está formado además por otros sistemas de

transporte (aéreo, terrestre, marítimo, etc....) y a varias escalas (metropolitana, urbana, interurbana, nacional, etc....).

Por este motivo, el cumplimiento de los objetivos europeos medioambientales y climáticos deben verse logrados por la aplicación de medidas sobre el conjunto de todo el sistema. En este sentido, es necesario ubicar el contexto de las medidas de este Plan en el transporte metropolitano ya que la zonificación está diseñada para un modelo macro y, por tanto, ciñe el impacto de las medidas propuestas a una escala metropolitana. El transporte metropolitano es solo una pequeña parte del sector del transporte que, como se ha mencionado anteriormente, es un conjunto de diferentes sistemas y de la acción sobre diferentes escalas.”

Respecto a lo anterior, se entiende la participación en el análisis y conclusiones, en tanto que la consecución de los objetivos europeos medioambientales y climáticos deben verse logrados por la aplicación de medidas sobre el conjunto de todo el sistema.

Se propone ampliar la visión anterior no solo a los objetivos ambientales y climáticos europeos sino también a los objetivos energéticos que forman parte de los sucesivos Paquetes de Energía y Clima redactados y aprobados desde la Comisión Europea. De igual forma cabe ampliar la consideración hecha para que agregue no solo al ámbito de las políticas europeas, sino que armonice las políticas nacionales, regionales y locales para que todas persigan objetivos y actuaciones conjuntas de tal manera que se diluyan administrativamente al máximo las fronteras entre los objetivos de unas u otras políticas de fomento de un transporte

y movilidad sostenible a todos los niveles. En este sentido es clave la coordinación de las diversas planificaciones y la interrelación de políticas entre organismos públicos a diferentes niveles, pero con objetivos comunes con vínculos y competencias en materia de transporte (transporte marítimo, ferroviario y aéreo además del de la movilidad rodada metropolitana) para que los objetivos de reducción de emisiones, consumo energético y de reparto modal confluyan en políticas paralelas y coherentes.

Acorde a esta alegación y durante la evaluación del plan se insiste en que este plan solo mide el impacto del transporte metropolitano sobre el reparto modal, emisiones de CO2 y el consumo energético. El sistema de transporte está formado además por otros sistemas de transporte (aéreo, terrestre, marítimo, etc....) y a varias escalas (metropolitana, urbana, interurbana, nacional, etc....). Por este motivo, el cumplimiento de los objetivos europeos medioambientales y climáticos debe verse logrado por la aplicación de medidas sobre el conjunto de todo el sistema. El transporte metropolitano es solo una pequeña parte del sector del transporte que, como se ha mencionado anteriormente, es un conjunto de diferentes sistemas y de la acción sobre diferentes escalas. Por último, se ha determinado que sería más completo mencionar la vinculación entre objetivos y señalar en la EAE la Estrategia Energética de Andalucía 2030 y su coherencia con el PTMAM.

- En la ficha del Programa P3 “Accesibilidad y congestión en la red viaria metropolitana”, se incluye el siguiente objetivo estratégico: “Contribuir a la disminución del consumo energético y a la de

contaminantes asociado al transporte metropolitano de manera que mejore la calidad de vida y salud de las personas”. El objetivo expuesto hace referencia específica a la disminución de contaminantes, teniendo en cuenta que en tal consideración cabe incluir una diversidad de gases como los Ox, SOx, el ozono o los compuestos orgánicos volátiles; así como partículas (PM 2.5, 5, 10) generadas tanto por combustión en los motores de carburantes como por la fricción de discos de freno o por la rodadura de neumáticos sobre el pavimento.

No se plantea un objetivo específico para la reducción de estos contaminantes, empleando como indicadores de realización y de resultado la disminución del CO₂ emitido en el transporte metropolitano que no es un contaminante sino un gas de efecto invernadero. Se propone incorporar objetivos específicos y seguimiento adecuado a lo expuesto anteriormente. De otra parte, dado que los objetivos recogen taxativamente la disminución del consumo energético, se indica que procedería acompañar la ficha con indicadores específicos relativos al consumo anual de combustibles y de energía para el transporte, no limitando a inferir los resultados a partir de las emisiones de CO₂. Esta propuesta se traslada igualmente respecto al diseño de la tabla 84 (página 234).

El objetivo de disminución es de CO₂ equivalente, no solo de CO₂. Es decir, hablamos de una unidad de medida en toneladas que calcula la emisión de todos los gases de efecto invernadero (dióxido de carbono, vapor de agua, metano, óxido nitroso, los clorofluorocarbonos y el

ozono troposférico). Según los datos posibles de arrojar por el modelo es complicado afinar más allá con otros tipos de contaminantes ya que solo se basaría en hipótesis futuras que realmente no conocemos.

En la EAE del PTMAM, debido a su carácter estratégico, se han incluido indicadores generales, y también específicamente de gases y partículas. Se considera más adecuado ampliar o detallar estos indicadores en los futuros proyectos que se desarrolle del Plan, y comparar los indicadores actuales y futuros de mediciones de partículas y gases para realizar un seguimiento.

- El apartado 13 del PTMAM se dedica a desarrollar una descripción detallada de las principales actuaciones incluidas en el escenario del Plan. En concreto, su apartado 13.1.3 se refiere a “Otras actuaciones”, y con respecto a las mismas se indica lo siguiente:

Se incorpora una tabla con una serie de medidas tipificadas como “Otras actuaciones” y que recogen, entre otras, algunas enfocadas a disminuir los desplazamientos. Como la “implantación del teletrabajo parcial o total en función de las necesidades y exigencias.”. Al respecto, se propone ampliar y desarrollar más esta propuesta a lo largo del documento planteando el alcance de la misma (empleo público, privado, ambos, etc.), forma de implantación, consideraciones, necesidades y exigencias, indicadores de implantación, secuencia temporal, aprovechando además la experiencia acumulada por la actual situación de crisis sanitaria.

Igualmente, se refieren medidas para el fomento de la movilidad sostenible respecto al aumento de puntos de carga para vehículos. Esta

actuación será clave en los próximos años para el inexorable cambio de la motorización de vehículos tanto privados como públicos, por lo que se propone que se extraiga de este apartado y se traslade, dentro del documento, a otro donde tenga una mayor preponderancia.

De otra parte, se refieren medidas de restricciones al tráfico rodado entre las que se citan restricciones en las velocidades urbanas máximas permitidas. Estas restricciones vienen impuestas por norma de rango superior, concretamente por el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, por el que se modifican el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre y el Reglamento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, en materia de medidas urbanas de tráfico. En este sentido dichas restricciones no son opcionales ni potestativas de este documento, por lo que se propone eliminarlas de este apartado o bien readaptar su redacción para que el sentido a proponer sea el de seguimiento de la adecuación progresiva de las vías urbanas a la norma. Lo anterior, sería extensible para los contenidos recogidos bajo el epígrafe “Restricciones en las velocidades urbanas máximas permitidas” (página 237).

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de transportes.

- El apartado 13.2 se dedica al listado de actuaciones del PTMAM:

En dicho listado, tabla 81, se incluyen actuaciones con puesta en servicio en el año 2030; se incluyen medidas como “Establecimiento de bicicletas públicas/patinetes eléctricos en el PTA para favorecer la intermodalidad con los autobuses urbanos e interurbanos”, o “Fomento

de la intermodalidad cercanías/bus interurbano o urbano con tarifa de transbordo 0,65 €”. Se entiende que algunas actuaciones necesitarán un horizonte temporal amplio, especialmente las que requieran licitación, contratación y ejecución de infraestructuras importantes relacionadas con la movilidad. Si bien, otras actuaciones, como las mencionadas anteriormente, podrían necesitar menos tiempo de implantación, por lo que se propone revisar el horizonte temporal asignado a la relación de actuaciones incorporadas en la tabla.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de transportes. Se revisan y modifican los que se consideran posibles de implantación para 2023.

De otra parte, a partir de la página 229 del documento, la tabla deja de tener incorporados los datos para la inversión para las actuaciones indicadas, lo cual haría inviable la evaluación y seguimiento de resultados EX POST y poder determinar el valor de eficiencia en aplicación de dichas actuaciones. En este sentido se propone incorporar los presupuestos planificados, aunque sea indicando su provisionalidad o como intervalo de aproximación.

Se decidió junto a la Dirección General de Movilidad y el CTMAM que aquellas actuaciones por debajo de 500.000€ de inversión no serían presupuestadas siempre y cuando no proviniese de otro instrumento de planificación donde ya estuvieran valoradas económicamente.

- Con respecto al documento denominado “Estudio Ambiental Estratégico”, en su versión de junio de 2021, se realizan las siguientes consideraciones:

En el apartado 2.8.5., dedicado a la “Incidencia sobre la planificación sectorial”, página 75, se hace referencia a la incidencia sobre la planificación sectorial en materia de energía. Se propone hacer alusión adicionalmente a la Estrategia Energética de Andalucía 2030, actualmente en elaboración.

En el apartado 5, relativo a los “Posibles efectos significativos en el medio ambiente”, se destaca que en cuanto a la referencia a la consideración de la Energía como actor a contemplar en el Medio Físico (Medio abiótico), en el documento se hace la siguiente aseveración: “Energía. Los combustibles fósiles (carbón, petróleo, gas), a pesar de los contaminantes que desprenden durante la combustión, son la fuente de energía más usada en los transportes”. Referir aquí que en el sector transporte, la principal fuente combustible son los derivados del petróleo y muy secundariamente el gas. El carbón no está presente como recurso energético en el transporte. Se puede indicar que el incremento de consumo eléctrico como consecuencia de la incipiente entrada en el mercado de la movilidad eléctrica trasladará el foco de contaminación fuera de los núcleos urbanos y hacia las centrales de generación con fósiles mientras no sean reemplazadas por fuentes de generación mediante energías renovables.

Como ya se ha comentado en apartados anteriores, la realización del estudio se comenzó en el año 2018, por lo que se ha reflejado en el mismo la Estrategia Energética de Andalucía 2020, en vez de la de 2030, y a la hora de mostrar una interacción del PTMAM con otros planes y programas, así como los objetivos del Plan relacionados con algunos

planes, estrategias, programas, etc., solo cabe la posibilidad de hacerlo con la Estrategia existente, es decir, la de 2020, y no con la de 2030, la cual se encuentra actualmente en elaboración. Aun así, sería más completo mencionar esta apreciación y señalar en el EAE la Estrategia Energética de Andalucía 2030.

Por otro lado, en el EAE se tendrá en cuenta esta apreciación para recalcar los derivados del petróleo como la principal fuente de energía más usada en los transportes, señalando el carbón como futuro combustible fósil para la generación de la energía eléctrica usada por el uso de vehículos eléctricos, si no se reemplaza por energías renovables.

3.5. Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Servicios Sociales

Se exponen a continuación las alegaciones realizadas por la Dirección General de Servicios Sociales:

- Visto el Documento Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible redactado por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio este órgano directivo considera que en la elaboración del mismo no deben obviarse determinados instrumentos de planificación relevantes en el ámbito de los servicios sociales. En tal sentido se entiende que el apartado de análisis de la situación debería incorporarse aquellos aspectos de la "Estrategia Regional para la Cohesión e Inclusión Social. Intervención en Zonas Desfavorecidas"

que inciden directamente en el ámbito geográfico en el que se despliega el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

Según las consideraciones aportadas anteriormente por la Consejería de Salud y Familias de la Junta de Andalucía, la inclusión de un análisis de las zonas desfavorecidas deberá incluirse en la Valoración del Impacto en la Salud (VIS) estudiándose el impacto del plan sobre estas zonas, tal y como ya recomendó en planes anteriores. El análisis de la situación actual del documento principal tiene un alcance y este se debe de ceñir a aquellos aspectos que influyan en la movilidad diaria metropolitana al tratarse de un Plan de Transporte Metropolitano.

- Así mismo, deberían considerarse las implicaciones que pudieran deducirse del Mapa de servicios sociales de Andalucía en el citado ámbito geográfico, recordando que el Mapa se configura como el instrumento mediante el cual se establece la organización del Sistema Público de Servicios Sociales de Andalucía y su despliegue tanto territorial como funcional, mediante la configuración de la red de centros, servicios y prestaciones recogidas en el Catálogo de Prestaciones del Sistema Público de Servicios Sociales de Andalucía, con la finalidad de contribuir a garantizar el derecho de todas las personas en Andalucía a la protección social, la promoción social y la prevención.

Tras consultar el mencionado mapa se concluye que la inclusión de este en el plan no procede ya que es un mapa que localiza los centros destinados a personas con enfermedades mentales, personas mayores, menores del sistema de protección, persona de etnia gitana, etc... Este

tema está fuera del alcance del plan y no procede su incorporación al mismo. Un plan de transporte metropolitano trata de dar solución a los problemas de la movilidad diaria arrojados por un modelo de transporte diario y configurando el sistema de transporte acorde a las necesidades de la misma. Para ello se tienen en cuenta aquellos focos atractores y generadores de volúmenes de desplazamientos relevantes en un día medio diario como pueden ser zonas industriales, estaciones de transporte público, importantes superficies de atención sanitaria, áreas residenciales...

3.6. Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Personas con Discapacidad e Inclusión

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por la Dirección General de Personas con Discapacidad e Inclusión:

- Página 24. Marco jurídico

No se menciona las siguientes normas que deberían incluirse.

Normativa Autonómica:

- Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los Derechos y la Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía, Título VIII
- Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las

infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

Normativa Estatal

- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su inclusión social.
- Real Decreto 173/2010 de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.
- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. Y sus posteriores actualizaciones.
- Real Decreto 537/2019, de 20 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad.

No procede. Es un Plan de Transporte Metropolitano, no es un plan de accesibilidad. Se promueve un transporte público eficiente y sin barreras mediante la promoción de mejoras enfocadas a la accesibilidad

y a la adaptación PMR, pero está fuera del alcance una inclusión más detallada.

- Página 88 en adelante. El transporte en autobús

No está definidas cuales de esas líneas de autobuses son accesibles.

En el apartado 10. Conclusiones del Benchmarking se cita que existe una adaptación de la flota y estaciones para PMR del 94,3% (conforme a la información extraída del Observatorio de la Movilidad Metropolitana). No se dispone de información relativa a las rutas accesibles, aunque considerando que el 94,3% de los vehículos son accesibles (y es creciente el porcentaje de vehículos adaptados) la probabilidad de que en el futuro haya líneas no accesibles es muy reducida.

- Páginas 93 y 94

Accesibilidad universal

Concebir la movilidad peatonal de forma que permita la accesibilidad universal de todos los ciudadanos, al margen de su edad, facultades físicas y mentales. Éste constituye un reto importante, puesto que se plantea la eliminación progresiva de todas las barreras arquitectónicas, físicas y naturales, así como la adaptación del mobiliario urbano.

La palabra ciudadanos (en masculino) hace referencia a todos aquellos hombres, niños, ancianos... que viven en una ciudad. Si hablamos de personas estaremos utilizando un término más genérico e integraremos a personas de ambos géneros, de todas las edades, tenga o no tengan una discapacidad y que vivan en la ciudad o no vivan en ella, pero hagan algún uso puntual de la misma.

Los términos “facultades físicas y mentales” son términos utilizados en medicina. El mobiliario no debe ser adaptado, el mobiliario debe ser accesible desde un primer momento

TEXTO ALTERNATIVO

Concebir la movilidad peatonal de forma que permita la accesibilidad universal de las personas, independientemente de sus capacidades. Éste constituye un reto importante, puesto que se plantea la eliminación progresiva de todas las barreras arquitectónicas y urbanísticas, así como que todo el mobiliario urbano sea accesible.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- Página 103. Taxis

No se recoge el número de taxis adaptados que dispone cada uno de los municipios.

Se ha intentado recabar la información solicitada de terceras fuentes, sin lograr obtenerla, por lo que no ha sido posible incorporarla al Plan de Transportes.

- Página 105. Movilidad colaborativa

No se ha recabado datos sobre el número de vehículos que pueden ser utilizados por personas con discapacidad. Y en de alquiler se debería hacer mención a cuánto vehículos adaptados hay y el tipo de adaptación.

No se dispone de los citados datos.

- Página 105. El vehículo eléctrico

Al desarrollar el Plan debe tenerse en cuenta que, en caso de instalación de puntos de recarga eléctrica, estos deben ser accesibles y situarse en lugares accesibles. Incluso debe tenerse en cuenta plazas de aparcamientos reservados a vehículos que transportan a personas con movilidad reducida que cuenten con estos puntos de recarga.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- Página 178.

En materia de accesibilidad, Málaga no se sitúa en mal puesto en cuanto a porcentaje de población con una parada de transporte público a menos de 300 metros, ¿Se ha analizado también respecto a otras discapacidades que no sea solo la física?

No se dispone de los citados datos.

- Página 187

Impulsar la creación de servicios de transporte público para personas con movilidad reducida hasta conseguir la adaptación total de los vehículos y las estaciones o paradas.

Las personas con movilidad reducida constituyen un porcentaje del total de las personas con discapacidad. Por tanto, se debe hablar de accesibilidad universal dirigido a cualquier persona tengo o no tenga una discapacidad. Y los medios de transporte deben ser accesibles desde el punto de vista de las personas con discapacidad física, psíquica, cognitiva, sensorial o de cualquier otra persona que no tenga discapacidad. Al hablar de adaptación deben tenerse en cuentan que es para todas las personas e instalar, pavimento táctil, bucles magnéticos, pictogramas accesibles para señalar, (la Junta/accesibilidad universal)

señalización en contrastes y altorrelieve, mensajes subtítulos o audio descriptivos, etc.

TEXTO ALTERNATIVO

Impulsar la creación de servicios de transporte público accesibles hasta conseguir la accesibilidad universal de los vehículos y las estaciones o paradas.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- Página 194 y página 219 y 229

Mejoras en materia de accesibilidad y PMR:

- Mejora de la accesibilidad en el transporte público para las personas con movilidad reducida.
- Adaptación PMR total del transporte público (material móvil).
- Asientos reservados para personas mayores en el transporte público.
- Plataformas con espacios con sombra y asientos de esperas en las paradas de transporte público.
- Señalizaciones acústicas y visuales.

Ídem lo dicho antes

TEXTO ALTERNATIVO

- Mejoras en materia de Accesibilidad Universal:
- Mejora de la accesibilidad en el transporte público para todas las personas
- Adaptación PMR total del transporte público (material móvil). Rampas de acceso.

- Asientos reservados para personas mayores en el transporte público.
- Asientos reservados para mujeres embarazadas
- Asientos para niños pequeños
- Audio descripción y mapa sonoro que informen de las paradas
- Señalización con pictogramas accesibles tipo AIGA
- Botón de parada en altorrelieve y braille
- Marquesinas accesibles. Según normativa de accesibilidad.
- Plataformas con espacios con sombra y asientos de esperas en las paradas de transporte público. Apoyos isquiáticos
- Señalizaciones acústicas, visuales y con pictogramas tipo AIGA

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- Página 205, 208 y 211

Fomento de la movilidad sostenible: aumento de puntos de carga para vehículos eléctricos, incremento de la flota de autobuses eléctricos y promoción de los vehículos movidos por energías alternativas

TEXTO ALTERNATIVO

Fomento de la movilidad sostenible: aumento de puntos de carga para vehículos eléctricos accesibles y que se sitúen en espacios accesibles, incremento de la flota de autobuses eléctricos y promoción de los vehículos movidos por energías alternativas.

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- Página 211

Mejora en materia de accesibilidad y PMR.

TEXTO ALTERNATIVO

Mejora en materia de accesibilidad universal

Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes.

- Solicitan que se indique la contribución de los objetivos del Plan a los ODS y metas establecidas por la Agenda 2030.

En el Estudio Ambiental Estratégico se hace alusión a la Agenda 2030 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible en diferentes apartados, como en las “Relaciones con otros planes o programas conexos”, y en los “Objetivos ambientales de referencia internacional, comunitaria, nacional y regional que guardan relación con el PTMAM”.

Siendo conscientes de la trascendencia de los ODS y de la importancia de su implantación efectiva, consideramos interesante la propuesta y se incluirá una tabla que correlacione los objetivos propuestos por el PTMAM y su contribución a los ODS y metas establecidas por la Agenda 2030, en un apartado denominado “Contribución del PTMAM a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)”.

3.7. Consejería de Transformación Económica, Industria, Empresas y Universidad. Viceconsejería

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por la Viceconsejería de la Consejería de Transformación Económica, Industria, Empresas y Universidad:

- Se recomienda que para los indicadores de realización y resultados contemplados en el apartado “12.7 Programas de Actuación Evaluación” y para los indicadores recogidos en el apartado "14. Sistema de Seguimiento y Evaluación" se detalle la siguiente información: definición, gestor de la información y fuente de información.

Esta información está definida durante el desarrollo del apartado 14 y sus subapartados correspondientes.

- Además, para los indicadores recogidos en el apartado "14. Sistema de Seguimiento y Evaluación", se recomienda que para su cálculo se utilicen fuentes estadísticas oficiales que cuenten con datos regionalizados y de publicación periódica, para que los indicadores resulten homogéneos, comparables y estables a lo largo del periodo de vigencia del Plan”.

Los datos para la evaluación de estos indicadores se recogen del modelo de transporte. El modelo de transporte deberá estar basado siempre en fuentes oficiales y campañas de campo diseñadas exclusivamente para el área de estudio.

3.8. Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local. Viceconsejería

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por la Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración local:

- “En el apartado 7.6 Turismo, se dice en el cuarto párrafo "...dado el importante volumen de apartamentos y segundas residencias, cuyos periodos de ocupación son difíciles de registrar. Este hecho es cada vez más común dada la emergencia en los últimos años del fenómeno de los apartamentos turísticos". Desconocemos si se quiere hacer referencia a las viviendas con fines turísticos (de la que se suele predicar ese factor emergente desde su regulación en 2016) o a los establecimientos de apartamentos turísticos.

Se hace referencia a las viviendas con fines turísticos. Se incorpora la alegación realizada al texto del Plan de Transportes corrigiendo la expresión.

- En la Tabla 23: Evolución del total de plazas en establecimientos turísticos, realizada una comparativa aleatoria con los datos obrantes en el Registro de Turismo de Andalucía, se aprecia que no están incluidas las viviendas con fines turísticos ni las viviendas turísticas de alojamiento rural”.

Se han incorporado y analizado los datos que en el momento de redacción (2017) estaban disponibles para ambas fuentes.

3.9. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible:

- En el Objetivo Estratégico OE6, se propone contribuir a la disminución del consumo energético y a la de contaminantes asociados al transporte metropolitano, esta formulación no se ve refrendada en los Objetivos Específicos, figurando únicamente una referencia a la disminución de las toneladas de CO2 equivalente, por tanto se propone añadir dentro un objetivo específico que recoja la disminución de la concentración de contaminantes asociados al tráfico, tales como las partículas y los óxidos de nitrógeno, en el área, todo ello en concordancia con la Estrategia andaluza de Calidad del Aire y del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración urbana de Málaga y de la Costa del Sol. Así mismo se debiera incluir algún objetivo destinado a la reducción del nivel de ruido generado por el transporte.

Según la información que se puede obtener con el modelo es complicado afinar más allá con otros tipos de contaminantes ya que solo se basaría en hipótesis futuras que realmente no conocemos. Además, y como se ha comentado anteriormente, al tener la EAE del PTMAM un

carácter estratégico, se han propuesto indicadores a nivel general, pero en ellos se incluyen indicadores de gases y partículas relacionadas con el sector transporte, así como la emisión de GEI, relacionados con el Cambio climático.

- Se propone revisar el apartado 12.4.1 referido a las Zonas de Bajas Emisiones y añadir un análisis de los efectos de su implantación y objetivos concretos de reducción de contaminantes asociados al tráfico en especial los óxidos de nitrógeno y las partículas, pues independientemente de la administración obligada a desarrollarla podría incorporarse como una de las medidas del plan.

Los efectos de la implantación de las Zonas de Baja Emisiones se han estudiado como parte del escenario del plan metropolitano, estudiar su impacto individualmente pertenece a planes encaminados a analizar el impacto a escalas más reducidas.

- La Estrategia Andaluza de Calidad del Aire establece la zonificación para la evaluación de la calidad del aire en trece zonas, a este respecto se deberá tener en cuenta en las revisiones del plan los efectos de la nueva planificación en materia de calidad atmosférica, cuando esta se acometa.

La zona de la Estrategia de Calidad del Aire que correspondería al ámbito del PTMAM es la de “Málaga y Costa del Sol”, teniendo en común con el ámbito del Plan 6 municipios. En la EAE del PTMAM alude a esta estrategia y a sus objetivos, pero no se considera relevante especificar a un nivel estratégico esta zonificación.

- En general parece aconsejable establecer medidas adecuadas para favorecer la reducción de la contaminación atmosférica, de modo que la ejecución del plan proporcione la cobertura para desarrollar dichas medidas que están implícitamente relacionadas con la mejora de la movilidad.

Todas las medidas del plan van encaminadas de forma directa o indirecta a la reducción de la contaminación atmosférica.

- Parece adecuado incluir en todo caso los objetivos ambientales dentro del Plan y no circunscribirlos al documento ambiental.

El plan recoge dos objetivos estratégicos que engloban aspectos ambientales y de cambio climático. Se debe poner una serie de objetivos claros y definidos para que el fin de este plan esté claro. Un listado demasiado extenso de objetivos que alcanzar distorsiona y dificulta tanto la evaluación como la aplicación del plan y su finalidad.

- Dentro del Análisis DAFO, se observa que en el apartado de “Afecciones ambientales” no se recoge los efectos sobre los objetivos de calidad acústica que generan el transporte.

Las afecciones ambientales en la matriz DAFO, se expresan de forma genérica tanto en lo referente a las Debilidades, Amenazas, Fortalezas, y Oportunidades. Por tanto, sí que se incluyen las posibles afecciones a la calidad acústica, pero éstas se encuentran englobadas cuando se habla de “contaminación atmosférica”.

Ejemplo de ello se puede observar en el apartado de “Posibles efectos significativos en el medio ambiente”. Al hablar del impacto sobre el

recurso atmósfera, se incluye la emisión de gases y partículas, la contaminación acústica y la contaminación lumínica.

Bien es cierto que se puede expresar literalmente la “contaminación acústica”, para que quede reflejada en la matriz y no dé lugar a confusiones, ya que la contaminación atmosférica se encuentra más dirigida a la emisión de gases y partículas contaminantes.

- Dentro del apartado 2.8.1 “Incidencia sobre la Planificación Sectorial” se debe tener en consideración la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire.

Se estima necesario incluir en el Estudio Ambiental Estratégico, en los apartados correspondientes, la mencionada *Estrategia Andaluza de Calidad del Aire*.

- Dentro del apartado 3.2.3 “Calidad del Aire” se debe tener en consideración no solo los objetivos de calidad del aire existente, sino la alineación con la planificación con los objetivos establecidos por la Organización Mundial de la Salud (OMS). Un análisis sobre estos aspectos se puede encontrar en la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire.

Se hará referencia en este apartado a la alineación con los objetivos establecidos por la OMS.

- Dentro del apartado 4 “Objetivos ambientales de referencia internacional, comunitaria, nacional y regional que guardan relación con el PTMAM” se debería tener en cuenta la mencionada Estrategia Andaluza de Calidad del Aire.

Se estima necesario incluir en el Estudio Ambiental Estratégico, en los apartados correspondientes, la mencionada *Estrategia Andaluza de Calidad del Aire*.

- Dentro del apartado 8.1 “Sistema de Indicadores Ambientales”, en lo referido al indicador 01 “Emisión de gases y partículas” parece oportuno elegir tomar como unidad de medida una referida a la masa (mg ó kg) emitida durante el año.

La unidad propuesta para este indicador es $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Se ha escogido esta unidad ya que, a la hora de realizar un seguimiento y comparación, muchos de los datos referentes a la inmisión de contaminantes, se encuentran disponibles en la unidad de microgramos por metro cúbico. Como, por ejemplo, en los Informes de Medio Ambiente en Andalucía.

- En lo referido al indicador 03 “Tipo de luminarias empleadas”, parece adecuado establecer un indicador en consonancia con la normativa estatal de aplicación.

Se puede contribuir a la minimización de la contaminación lumínica actuando desde el foco, es decir, teniendo en cuenta el tipo de luminarias con las que se cuenta.

Es cierto que, a la hora de estudiar este tipo de afección ambiental en el horizonte temporal del Plan, sería interesante y necesario especificar más este indicador, proponiendo como unidad de medida la Iluminancia media en lux. Con ello, se podría comparar los datos, por ejemplo, con los requisitos mínimos de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado vial funcional, en consonancia con el Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento

de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07. Esta normativa, se incluye en el apartado de normativa nacional del EAE.

- En lo referido al indicador 30 “Población expuesta a niveles altos de contaminantes”, se entiende que el dato del indicador debiera desdoblarse para determinar la población expuesta a concentraciones de contaminantes que superan los niveles legislados y los propuestos por la OMS. Así mismo en ambos indicadores debiera recogerse el contaminante PM 2,5 “Partículas inferiores a 2,5 micras”.

Se considera útil esta apreciación. Se hará alusión en este indicador tanto a los niveles legislados como a los propuestos por la OMS, señalando, al igual que otros contaminantes, las PM_{2,5}. Sin embargo, no se considera desdoblar este indicador, ya que se estaría entrando a un nivel de detalle que estaría bien contemplarlo en los proyectos futuros que desarrollen el PTMAM, y no a una escala estratégica como lo es el EAE del Plan.

3.10. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Infraestructuras del Agua

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por la Dirección General de Infraestructuras del Agua de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca, y Desarrollos Sostenible:

- Donde dice:

"Plan especial de actuación en situaciones de alerta y eventual sequía en el D.H. Mediterráneo."

debe decir:

"Plan especial de actuaciones de alerta y eventual sequía de la Demarcación Hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas..."

Se tendrá en cuenta esta alegación, en concreto en el apartado de “Relaciones con otros planes o programas conexos” del EAE, haciendo alusión a la aprobación del PES. Sin embargo, como el Plan comenzó a realizarse en 2018 y, teniendo en cuenta que durante su elaboración se han aprobado otros planes y estrategias, se seguirá tomando como base el Plan especial de actuación en situaciones de alerta y eventual sequía en la cuenca mediterránea andaluza, para que exista homogeneidad en las referencias temporales del resto de documentos a los que se han hecho referencia lo largo del contenido del Estudio.

3.11. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por la Dirección General de Planificación y recursos Hídricos de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca, y Desarrollos Sostenible:

- En el informe remitido por esta Dirección se hace hincapié en que la delimitación del Dominio Público Hidráulico (DPH) debe realizarse conforme a lo dispuesto en los artículos 2 y 4 del Reglamento del Dominio Público Hidráulico que desarrolla los títulos preliminares, I, IV, V, VI, VII y VIII del texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio.

Esta Dirección realiza una serie de consideraciones a tener en cuenta cuando se desarrollen y ejecuten los proyectos que se contemplan en el PTMAM.

Se facilita la legislación y normativa en materia de aguas, la cual debe observarse cuando las actuaciones proyectadas puedan afectar al DPH de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas. Esta legislación se señala a continuación:

- Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas para Andalucía.
- Real Decreto 9/2008, de 11 de enero, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril.

- Real Decreto 670/2013, de 6 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, en materia de registro de aguas y criterios de valoración de daños al dominio público hidráulico.
- Decreto 109/2015, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Vertidos al Dominio Público Hidráulico y al Dominio Público Marítimo-Terrestre de Andalucía.
- Real Decreto 11/2016, de 8 de enero, por el que se aprueban los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas de Galicia-Costa, de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, del Guadalete y Barbate y del Tinto, Odiel y Piedras.
- Real Decreto 21/2016, de 15 de enero, por el que se aprueban los Planes de gestión del riesgo de inundación de las cuencas internas de Andalucía: demarcaciones hidrográficas del Tinto, Odiel y Piedras; Guadalete y Barbate; y Cuencas Mediterráneas Andaluzas.
- Orden de 14 de enero de 2016, por la que se aprueban los mapas de peligrosidad por inundaciones y los mapas de riesgo de inundación en Andalucía de las demarcaciones hidrográficas del Tinto, Odiel y Piedras; del Guadalete y Barbate; y de las cuencas mediterráneas andaluzas.
- Orden de 23 de febrero de 2016, por la que se dispone la publicación de las determinaciones de contenido normativo del Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, aprobados por el Real Decreto 11/2016, de 8 de enero.
- Orden de 21 de abril de 2016, por la que se dispone la publicación del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de las Cuencas

- Mediterráneas Andaluzas, aprobado por el Real Decreto 21/2016, de 15 de enero.
- Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, el Reglamento de Planificación Hidrológica, aprobado por el Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, y otros reglamentos en materia de gestión de riesgos de inundación, caudales ecológicos, reservas hidrológicas y vertidos de aguas residuales.
 - Las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundaciones (ARPSIs) de la demarcación hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas (segundo ciclo) se sometieron a un periodo de información y consulta pública, conforme al Acuerdo de 16 de abril de 2021 de esta Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos, publicado en el BOJA nº 77 de 26 de abril de 2021, en las que se calcularon, entre otras cosas, las zonas inundables y los deslindes probables de los cauces, así como, se reflejaron los deslindes aprobados vigentes. Por tanto, las zonas ARPSIs que se encuentran en el ámbito de estudio, deberán estudiarse en detalle en los futuros proyectos que desarrollen el PTMAM.
 - Por último, se recuerda que, para todas las actuaciones contempladas en este Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, deben respetarse las limitaciones de usos para zonas inundables y para la zona de flujo preferente, así como el Dominio Público Hidráulico, sus zonas de servidumbre asociadas y las limitaciones de usos de las mismas, conforme a lo establecido en el

Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, en la Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía, y en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

- Los numerosos cauces incluidos del ámbito de estudio del PTMAM que pueden resultar afectados por las actuaciones previstas en el mismo, llegado el momento, y para cada actuación, desarrollada en el proyecto correspondiente, deberán solicitar la preceptiva autorización a esta Administración conforme al procedimiento regulado en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

Como bien se ha comentado al inicio de la exposición del informe de la Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos, se establecen una serie de consideraciones a tener en cuenta cuando se proyecten los futuros proyectos que desarrollan el PTMAM, a la hora de evaluar las posibles afecciones al Dominio Público Hidráulico.

3.12. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Oficina Andaluza de Cambio Climático

La presente Oficina Andaluza de Cambio Climático recoge las mismas alegaciones ya realizadas por la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible durante el proceso de comisión de alegación sin incorporar ningún aspecto nuevo, por lo que se dan por respondidas en el apartado anterior correspondiente.

3.13. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por el Servicio de Evaluación y Análisis Ambiental de la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca, y Desarrollos Sostenible:

- Se aportan actualizaciones habidas en la información ambiental remitida del informe correspondiente en la primera ronda de consultas con fecha de enero de 2020.

El contenido del informe aporta la información ambiental que ha sufrido alguna modificación durante el periodo comprendido entre la emisión del informe emitido por este servicio en enero 2020, resultado de la primera ronda de consultas, y la actualidad, así como los correspondientes documentos cartográficos.

Facilita mucho la existencia de un informe de actualizaciones en materia de información ambiental. Hay que señalar que la realización del estudio comenzó en el año 2018 y que, desde enero de 2020 hasta la actualidad, ha pasado más de un año y medio, por lo que es lógico, por el propio procedimiento de tramitación del PTMAM, que se hayan producido modificaciones durante el transcurso de la elaboración del mismo.

Como cambios importantes, es necesario considerar los siguientes:

-Espacios Naturales Protegidos: es necesario incluir Sierra de las Nieves como Zona de Protección del Parque Nacional.

-Hábitats de Interés Comunitario (HICs) fuera de la Red Natura 2000: es necesario incluir los siguientes:

Código HIC	Denominación	Prioridad
1170	Arrecifes	
2190	Depresiones intradunales húmedas	
2230_0	Dunas con céspedes del Malcomietalia. Subtipo: céspedes del Malcomietalia en dunas y arenas litorales	

Código HIC	Denominación	Prioridad
5210	Matorrales arborescentes de Juniperus spp.	
8130_1	Desprendimientos mediterráneos occidentales y termófilos. Subtipo: Roquedos, desprendimientos rocosos y taludes terrosos peridotíticos y serpentínicos	
9260_1	Bosques de Castanea sativa. Subtipo: Castaños en explotación	

-Especies silvestres de flora en régimen de protección especial y especies amenazadas. En el EAE se deben incluir las siguientes especies:

Especie	Categoría de amenaza aplicable	Condicionante ambiental
Cytisus malacitanus subsp. moleroi	Protección especial	Moderado
Hieracium texedense	En peligro de extinción	Severo
Platycapnos tenuiloba subsp. paralela	Protección especial	Moderado

En el EAE se deben eliminar las siguientes especies:

Especie	Categoría de amenaza aplicable	Condicionante ambiental
Allium rouyi	Protección especial	Moderado
Dianthus hinoxianus	Vulnerable	Severo
Galium pulvinatum	Vulnerable	Severo
Genista haenseleri	Vulnerable	Severo
Scrophularia viciosoi	Vulnerable	Severo
Zostera marina	Protección especial	Moderado

-Especies silvestres de fauna en régimen de protección especial y especies amenazadas. En el EAE se deben incluir las siguientes especies y modificaciones:

Especie	Categoría de protección	Condicionante ambiental
Aplysina aerophoba	Protección especial	Moderado
Axinella polypoides	Protección especial	Moderado
Cymbula nigra	Protección especial	Moderado
Hacelia attenuata	Protección especial	Moderado
Lithophaga	Protección especial	Moderado
Pinna rudis	Protección especial	Moderado
Tethya aurantium	Protección especial	Moderado
Tetrax	Vulnerable	Severo
Tursiops truncatus	Vulnerable	Severo

En el EAE se deben eliminar las siguientes especies:

Especie	Categoría de protección	Condicionante ambiental
Actitis hypoleucos	Protección especial	Moderado
Alcedo atthis	Protección especial	Moderado
Ardea cinerea	Protección especial	Moderado
Ardea purpurea	Protección especial	Moderado
Ardeola ralloides	En peligro de extinción	Severo
Arenaria interpres	Protección especial	Moderado
Asio flammeus	Protección especial	Moderado
Bubulcus ibis	Protección especial	Moderado
Burhinus oedicephalus	Protección especial	Moderado
Calidris alba	Protección especial	Moderado
Calidris alpina	Protección especial	Moderado

Especie	Categoría de protección	Condicionante ambiental
Calidris canutus	Protección especial	Moderado
Calidris ferruginea	Protección especial	Moderado
Calidris minuta	Protección especial	Moderado
Caretta	Vulnerable	Severo
Charadrius alexandrinus	Protección especial	Moderado
Charadrius dubius	Protección especial	Moderado
Charadrius hiaticula	Protección especial	Moderado
Chlidonias hybridus	Protección especial	Moderado
Chlidonias niger	En peligro de extinción	Severo
Ciconia	Protección especial	Moderado
Ciconia nigra	En peligro de extinción	Severo
Circus aeruginosus	Protección especial	Moderado
Dermochelys coriacea	Protección especial	Moderado
Discoglossus jeanneae	Protección especial	Moderado
Egretta alba	Protección especial	Moderado
Egretta garzetta	Protección especial	Moderado
Gelochelidon nilotica	Protección especial	Moderado
Glareola pratincola	Protección especial	Moderado
Globicephala melas	Vulnerable	Severo
Gomphus graslinii	Vulnerable	Severo
Grampus griseus	Protección especial	Moderado
Haematopus ostralegus	Protección especial	Moderado
Himantopus	Protección especial	Moderado
Ixobrychus minutus	Protección especial	Moderado

Especie	Categoría de protección	Condicionante ambiental
Larus genei	Protección especial	Moderado
Limosa lapponica	Protección especial	Moderado
Limosa	Protección especial	Moderado
Macromia splendens	En peligro de extinción	Severo
Myotis emarginatus	Vulnerable	Severo
Numenius phaeopus	Protección especial	Moderado
Nycticorax	Protección especial	Moderado
Oxygastra curtisii	Vulnerable	Severo
Oxyura leucocephala	En peligro de extinción	Severo
Pandion haliaetus	Vulnerable	Severo
Pelodytes ibericus	Protección especial	Moderado
Philomachus pugnax	Protección especial	Moderado
Phoenicopterus roseus	Protección especial	Moderado
Physeter macrocephalus	Protección especial	Moderado
Platalea leucorodia	Protección especial	Moderado
Plegadis falcinellus	Protección especial	Moderado
Pluvialis apricaria	Protección especial	Moderado
Pluvialis squatarola	Protección especial	Moderado
Podiceps cristatus	Protección especial	Moderado
Podiceps nigricollis	Protección especial	Moderado
Porphyrio	Protección especial	Moderado
Porzana	Protección especial	Moderado

Especie	Categoría de protección	Condicionante ambiental
Recurvirostra avosetta	Protección especial	Moderado
Salamandra subsp. longirostris	Protección especial	Moderado
Sterna caspia	Protección especial	Moderado
Tachybaptus ruficollis	Protección especial	Moderado
Tadorna ferruginea	Protección especial	Moderado
Tadorna	Protección especial	Moderado
Tringa erythropus	Protección especial	Moderado
Tringa glareola	Protección especial	Moderado
Tringa nebularia	Protección especial	Moderado
Tringa ochropus	Protección especial	Moderado
Tringa stagnatilis	Protección especial	Moderado
Tringa totanus	Protección especial	Moderado
Triturus pygmaeus	Protección especial	Moderado

- Por último, se señala que, respecto del mapa de los Condicionantes Ambientales Globales (mapa nº14), se puede concluir que debido a que el peso, como condicionante ambiental, de las especies de flora y fauna en régimen de protección especial y catalogada es severo y moderado, la imagen resultante de esta segunda ronda de consultas difiere, en algunas zonas, sustancialmente a la obtenida durante la primera consulta. Adquiriendo esta diferencia una apariencia en cuadrícula reflejo de la forma en la que se registra tanto la flora como la fauna.

Efectivamente, el mapa nº14 difiere al mapa obtenido en la primera ronda de consultas, ya que hacía referencia a cartografía generada en 2018, por tanto, para esta segunda ronda de consultas de 2021 se han actualizado las capas, correspondiendo este mapa nº14 a la flora amenazada y no, como se señala, a Condicionantes Ambientales Globales. En la última versión del Estudio no se ha considerado incluir un mapa de los Condicionantes Ambientales Globales, ya que el resultado individual de cada condicionante muestra la información de una manera más clara.

Respecto a la actualización de la cartografía, si nos dirigimos actualmente a la Rediam, a la descarga de información ambiental, la actualización de la mayor parte de las capas utilizadas en los Sistemas de Información Geográfica, datan de hace 8 meses, por lo que la cartografía mostrada en el EAE se hizo durante este tiempo, así que se puede decir que está actualizada conforme a la última información ambiental de la Rediam. Sin embargo, si nos centramos en la capa referente a los Espacios Naturales Protegidos, las últimas modificaciones son de hace 2 meses, por lo que no están recogidas en los mapas.

3.14. Metro de Málaga

A continuación, se responden a las alegaciones realizadas por el Metro de Málaga S.A.:

- Se valoran positivamente las acciones encaminadas a fomentar la intermodalidad y reducción de tráfico de vehículo privado mediante la habilitación de aparcamientos disuasorios en zonas cercanas a las cabeceras de las líneas de metro. La cabecera de línea 1 (Andalucía Tech), junto a los accesos de A-7 y A-357, y la cabecera de línea 2 (Palacio de los Deportes), junto a los accesos de A-20 y MA-21, son sin duda ubicaciones favorables para ello.

De acuerdo.

- Se valoran positivamente las actuaciones (tabla 78, p.204) enfocadas a mejorar el transporte público en los corredores de futuras ampliaciones de las líneas de metro, favoreciendo la intermodalidad con la red actualmente aprobada de metro: el sistema BRT hasta El Palo desde la estación Atarazanas, lanzadera hasta Ciudad Jardín desde la estación Hospital Civil, y lanzadera hasta PTA desde la parada Andalucía Tech.

De acuerdo.

- Se valoran positivamente las medidas (tabla 79, p.205-206) de “integración plena del transporte público en el CTMAM”, y de “implantación de actuaciones relativas a la política tarifaria común (asignación del marco tarifario óptimo para el usuario en función de su consumo habitual), abonos temporales, etc.”. Relacionado con la

“debilidad D16: penalización al transbordo” identificada en el análisis DAFO (p.181), se propone ampliar el “benchmarking” (anexo V) con un análisis del alcance de integración tarifaria de los diferentes modos, y extenderlo a más ciudades.

Hay que mencionar que la integración tarifaria se entiende extendida a todos los municipios del ámbito del PTMAM.

- Relacionada con el punto anterior, se valoran positivamente la integración tarifaria del cercanías Renfe en el CTMAM (línea estratégica IV, p.188) y la actuación “fomento de la intermodalidad cercanías/bus interurbano o urbano” (tabla 78, p.204); entendiéndose que también aplica a la red de metro la política de transbordo.

Se confirma, también aplica a la red de metro. Se aclara en el texto de la actuación de todo el documento.

- Alineado con uno de los objetivos generales del Plan (p.4 doc. General Estratégico), el de minimizar el impacto ambiental, aumentar la eficiencia, y reducir contaminación acústica y emisiones, se propone incluir como actuación del escenario 1 el estudio e implantación de estrategias de reordenación de la oferta de autobuses teniendo en cuenta las fases de puesta en servicio de la red de metro. La complementariedad de ambos transportes en el ámbito urbano no sólo ayuda a cumplir dichos objetivos, sino que podría permitir incrementar la competitividad de la red de transporte público, mejorando tanto su demanda como su rentabilidad social conjunta. Dicha reordenación, podría extenderse a determinadas líneas de autobuses interurbanos.

No procede la reordenación del transporte urbano de EMTSAM por no ser competencia del PTMAM.

- Para cuantificar lo indicado en los puntos 3, 4 y 5 anteriores, se propone incluir en el análisis coste beneficio (anexo VII):
 - La despenalización del transbordo (estableciendo un nuevo marco tarifario integrado que incluya cercanías, metro, y buses interurbanos y urbanos).
 - La reordenación de autobuses urbanos.

para que pueda ser analizada la rentabilidad social de estas medidas, teniendo en cuenta su inversión, resultados de mejora de demanda conjunta del sistema, y reducción de emisiones (tablas 81-85, p.226-235), e incluyéndose en escenario 1 si procede.

La despenalización del transbordo ya está incluida como propuesta. Respecto a la reordenación de los autobuses urbanos de Málaga excede la escala de aplicación del plan y no es competencia del mismo.

- En consonancia con los objetivos fijados por la Ley 7/2021 de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética (establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023 en el caso de Málaga), y aunque el horizonte de este Plan es 2030, se propone adelantar en la medida de lo posible la fecha prevista (2028) de inicio de las actuaciones mencionadas anteriormente.

Se debe aclarar que la fecha mencionada es el límite para la ejecución de las actuaciones, no la fecha de ejecución de las mismas. Se podrá tomar en consideración, en virtud de los recursos disponibles, la

anticipación de la actuación solicitada en el momento en el que se lleven a cabo y en función de lo que requiera cada una de ellas.

4. Síntesis del Comité de expertos

4.1. Presentación de expertos

En primer lugar, hay que explicar que el documento facilitado por el IAAP pretende recabar valoraciones de relevancia realizadas sobre el PTMAM por personas expertas y de reconocido prestigio en la materia de planificación del transporte y la movilidad.

A continuación, se exponen los seis expertos que han sido consultados:

Tabla 3: Persona experta consultada para la valoración del PTMAM.

Persona experta I	
María Eugenia López Lambas	
Organización a la que pertenece	Universidad Politécnica de Madrid
Puesto que ocupa	Profesor en Transporte y Economía del Transporte, investigador en TRANS-yT y subdirector de TRANSyT-UPM.
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Doctorado en Derecho y Máster en transporte terrestre, transporte sostenible y transporte marítimo.	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas" elaborado por el IAAP.

Tabla 4: Persona experta consultada para la valoración del PTMAM.

Persona experta II	
Francisco de Asís García Benítez	
Organización a la que pertenece	Universidad de Sevilla
Puesto que ocupa	Catedrático Ingeniería e Infraestructura de los Transportes
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Dr. Ingeniero Industrial Universidad Politécnica de Madrid (1981). Investigador en la Universidad de Oxford (1981-83). Miembro de Fulbright Universidad de Caltech USA (1984-1985). Catedrático de Ingeniería e Infraestructura de los Transportes E.T.S. Ingeniería, Universidad de Sevilla	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas" elaborado por el IAAP.

Tabla 5: Persona experta consultada para la valoración del PTMAM.

Persona experta III	
Juan Carlos Martín Hernández	
Organización a la que pertenece	ULPGC
Puesto que ocupa	Catedrático. Área Economía Aplicada.
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
ACB. GIR Investigación en Turismo y Transporte IU de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible. Departamento de Análisis Económico Aplicado.	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas" elaborado por el IAAP.

Tabla 6: Persona experta consultada para la valoración del PTMAM.

Persona experta IV	
Irene Martín Montes	
Organización a la que pertenece	Generalitat de Catalunya
Puesto que ocupa	Técnica Senior del Servicio de Planes y Programas de la Subdirección General de Evaluación Ambiental
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Funcionaria del Servicio de Planes y Programas de la Subdirección General de Evaluación Ambiental Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas" elaborado por el IAAP.

Tabla 7: Persona experta consultada para la valoración del PTMAM.

Persona experta VI	
Pablo Herrero Cantis	
Organización a la que pertenece	Universidad de New School en Nueva York
Puesto que ocupa	Investigador
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Urban Systems Lab en la Universidad de New School en Nueva York. Área de conocimiento: Cambio climático (eventos extremos). Ingeniería del Medio Natural UPM. Maestría Urban Environmental Management en la Universidad de Wageningen	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas" elaborado por el IAAP.

Tabla 8: Persona experta consultada para la valoración del PTMAM.

Persona experta V	
Jaime Benavides	
Organización a la que pertenece	Universidad Columbia
Puesto que ocupa	Investigador
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Investigador postdoctoral en el Departamento de Environmental Health Sciences en Mailman School of Public Health, Columbia University, New York City.	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas" elaborado por el IAAP.

4.2. Respuesta del comité de expertos

La labor de estas personas expertas ha sido la de analizar cada uno de los documentos que componen el PTMAM y aportar valoraciones a través de la complementación de un cuestionario diseñado y elaborado específicamente para el plan y su ámbito de incidencia. A continuación, se exponen las principales ideas fruto de la evaluación de diferentes dimensiones del plan:

Tabla 9: Cuestiones sobre la pertinencia del plan.

Pertinencia			
¿Considera este Plan la herramienta más adecuada para dar respuesta a las necesidades, problemas y retos detectados en el diagnóstico en lo que atañe a su campo de conocimiento?			
Sí	En gran parte	En parte	No

Pertinencia			
50%		50%	
Principales ideas			
<ul style="list-style-type: none"> Una valoración de carácter afirmativo en cuanto a la pertinencia destaca (tres síes), junto a otra, igualmente preponderante, que la señala “parcialmente”. En general, se considera que el planteamiento es pertinente y justificado. Se señala empero la necesidad básica de aclarar la relación y coordinación que el PTM tendrá, desde el punto de vista competencial, entre las distintas instancias administrativas implicadas (un mismo punto en este aspecto (Zonas de Bajas Emisiones) se señala por dos personas). 			
¿Considera que la metodología para elaborar y desarrollar el Plan es la correcta?			
Sí	En gran parte	En parte	No
17%	50%		33%
Principales ideas			
<ul style="list-style-type: none"> Las personas expertas califican, muy preponderantemente, la metodología de correcta, junto a dos opiniones en el extremo negativo de la escala. Los noes se refieren a un mismo aspecto, medioambiental: carencia de cuantificación de impactos medioambientales de las actuaciones, 			

Pertinencia
por un lado, y también impactos medioambientales de cambio climático sobre las infraestructuras y los sistemas de transporte.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas” elaborado por el IAAP

Tabla 10: Cuestiones sobre el impacto potencial del plan.

Impacto potencial			
¿Cree que es posible alcanzar los objetivos definidos por el Plan con las actuaciones diseñadas y los medios puestos a su disposición?			
Sí	En gran parte	En parte	No
17%	50%	17%	17%
Principales ideas			
<ul style="list-style-type: none"> Se piensa que sí es posible alcanzar los objetivos con las actuaciones diseñadas (plan consistente y participativo), que se consideran, en todo caso, muy ambiciosas. Se piensa que la reducción de emisiones de CO2 prometida no se conseguirá sin medidas de reducción del tráfico privado. Se considera inconsistente que solo estén cuantificadas las acciones de construcción/gasto en infraestructuras, pero no las demás, y no “ver más” Análisis coste-beneficio. Se anticipa algún riesgo de gobernanza, y de ausencia de sinergias/coordinación entre actuaciones, así como necesidad de 			

Impacto potencial			
estudios adicionales por lo que respecta al cambio climático y su impacto a futuros sobre sistemas, barrios y comunidades.			
¿Cree que existe algún riesgo que pueda impedir o dificultar lograr los resultados e impactos que se esperan con este Plan?			
Sí	En gran parte	En parte	No
	50%	17%	33%
Principales ideas			
<ul style="list-style-type: none"> La valoración se inclina hacia el sí, fundamentalmente por temas de gobernanza y competenciales, y otros riesgos ya evaluados en otras instancias, pero no considerados (OMAU). Riesgos operacionales y extra operacionales: se identifica el posible efecto de factores como la falta de compromiso de la Administración, la disponibilidad de financiación, la falta de concienciación ciudadana, carencias derivadas de la falta de coordinación con otras planificaciones y estrategias, incertidumbres inherentes a largos plazos y cuantiosas inversiones diseñadas. 			

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas" elaborado por el IAAP

Tabla 11: Cuestiones sobre la suficiencia de tiempo y medios del plan.

Suficiencia de tiempo y medios
En su opinión, ¿es posible conseguir los objetivos y retos planteados en el Plan en el plazo previsto?

Suficiencia de tiempo y medios			
Sí	En gran parte	En parte	No
33%	50%		17%
Principales ideas			
<ul style="list-style-type: none"> El panel se inclina grandemente hacia el sí en cuanto al plazo del plan, calificando los tiempos de realistas/razonales y rigurosos La reducción de emisiones no se ve posible en el plazo, se sugiere obtener funcionalidades parciales mediante actuaciones igualmente parciales que salven imprevistos presupuestarios. Depende de la respuesta de los ayuntamientos concernidos en lo tocante al transporte urbano y de la incardinación del plan con otros sistemas/medios de transporte y la múltiple escala (metropolitana, urbana, interurbana, nacional) y de la gobernanza multinivel. 			
¿Considera que se cuenta con las herramientas normativas suficientes para dar respuesta a los problemas de coordinación y competencial que son necesario resolver para ejecutar el Plan?			
Sí	En gran parte	En parte	No
50%	17%	33%	
Principales ideas			
<ul style="list-style-type: none"> Las personas invitadas consideran que se cuenta con las herramientas necesarias para alcanzar acuerdos entre todos los niveles administrativos competentes, siempre que se disponga -muy 			

Suficiencia de tiempo y medios			
importante- de un sistema eficaz de gobernanza y concertación interadministrativa.			
¿Considera que son suficientes los recursos financieros con que cuenta el Plan para su ejecución?			
Sí	En gran parte	En parte	No
67%	33%		
Principales ideas			
<ul style="list-style-type: none"> Las personas expertas consultadas consideran adecuado el presupuesto previsto y establecido con rigor. No obstante, se estima necesario: <ul style="list-style-type: none"> No incurrir en retrasos en la ejecución de los programas, lo que podría subir considerablemente el coste, y asegurar la financiación desde el inicio. Aclarar las actuaciones que no están presupuestadas (tabla 82): solo las medidas de dotación de infraestructuras lo están, y también las de 2023. 			
¿Considera que el Plan cuenta con los recursos suficientes para asegurar la gestión de la información generada en el desarrollo y ejecución del mismo?			
Sí	En gran parte	En parte	No
33%	33%	33%	
Principales ideas			

Suficiencia de tiempo y medios
<ul style="list-style-type: none"> No contando con ningún NO, hay una perfecta distribución igualitaria en todas las demás respuestas de carácter positivo. Se señala positivo e interesante el Centro de Control considerado en el Plan. Se entiende no solo que se dispondrá de la información necesaria, sino que se estima adecuado por dicha razón, ofrecerla en formato abierto.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas” elaborado por el IAAP.

Tabla 12: Cuestiones sobre la coherencia externa del plan.

Coherencia externa			
¿Considera que se encuentre alineado el Plan con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el actual marco estratégico de planificación de la UE y el gobierno central y con otras políticas de la Junta de Andalucía en ejecución?			
Sí	En gran parte	En parte	No
50%	17%	33%	
Principales ideas			
<ul style="list-style-type: none"> Las personas expertas consideran que el Plan se encuentra alineado, en cuanto a su orientación, con los ODS y el marco estratégico europeo, nacional y autonómico en sus planteamientos. 			

Coherencia externa
<ul style="list-style-type: none"> En cuanto a los objetivos medioambientales, hay cierta duda sobre su logro, aunque se concede que las medidas previstas suponen un aumento en la eficiencia energética en relación con la situación precedente

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas" elaborado por el IAAP.

Tabla 13: Cuestiones sobre la coherencia interna del plan.

Coherencia interna			
¿Existe en el Plan una coherencia entre los problemas y necesidades que quiere resolver, sus objetivos estratégicos y los programas que ha diseñado para conseguirlo?			
Sí	En gran parte	En parte	No
33%	50%	17%	
Principales ideas			
¿En qué medida?			
<ul style="list-style-type: none"> Las personas expertas consideran que la relación entre el análisis, los problemas identificados y los objetivos planteados por el Plan es, en términos generales, lógica y coherente. 			

Coherencia interna
<ul style="list-style-type: none"> Otras consideraciones: <ul style="list-style-type: none"> Se subraya el esfuerzo con este fin, mencionándose el análisis de coherencia realizado en el plan. Los valores meta de los objetivos medioambientales parecen difíciles de alcanzar, de no implementarse actuaciones más vigorosas. Se realizan propuestas concretas sobre medidas o programas que dotarían al Plan de mayor eficacia: <ul style="list-style-type: none"> Se insiste de nuevo en que la adaptación al cambio climático no está considerada en profundidad como parte del plan. Se aconseja un estudio interrelacionado de actuaciones (sinergias¹). Se insiste en las dificultades de carácter multinivel administrativo. ¿Incluiría algún programa que lograría aumentar la eficacia del Plan? Detállelo en la mayor medida posible. <ul style="list-style-type: none"> Medidas de desincentivación del vehículo privado. Análisis comparado de experiencias ya ejecutadas. Análisis de Riesgos².

¹ "Sinergia" no se ha utilizado realmente; el evaluador considera que la idea vertida por el experto podría representarse así (mezcla de efectos pull y push entre medidas se menciona en otro momento).

² Se menciona el nuevo Plan de Resiliencia contra Inundaciones Pluviales de la Ciudad de Nueva York

(<https://www1.nyc.gov/assets/orr/pdf/publications/stormwater-resiliency-plan.pdf>), salvando las distancias

Coherencia interna
<ul style="list-style-type: none"> - Establecimiento de nodos de intercambio multimodal. - Actuaciones específicamente orientadas a la distribución de mercancías en ámbito metropolitano (dos menciones). - Tarifas desincentivadoras en ampliación de aparcamientos. - Políticas de armonización y gestión uniforme del estacionamiento regulado

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas" elaborado por el IAAP.

Tabla 14: Cuestiones sobre la priorización de elementos y factores de éxito del plan.

Priorización de elementos y factores de éxito
<p>Si fuera necesario revisar, a lo largo de su ejecución (por ejemplo, por una disminución sensible de la financiación o un cambio gubernamental) el plan ¿a qué aspectos, objetivo estratégico, programas o proyectos NO se debería renunciar? ¿Por qué?</p>
<p>Principales ideas</p>

³ Se señalan varios microproyectos: Mejora de los accesos en la Estación de Autobuses de Málaga. Actuaciones de rehabilitación y ampliación de 10-12 dársenas, servicio de línea de autobús-lanzadera entre Alhaurín de la Torre y el Aeropuerto de Málaga, plataforma reservada en la A-357 entre el PTA y Málaga, mejora de las relaciones ZONA OESTE: Incrementar la oferta de la

Priorización de elementos y factores de éxito
<ul style="list-style-type: none"> • Hay consenso en que, en cualquier caso, a todo lo destinado a incrementar el uso del TP. • La integración plena del transporte público en el CTMAM y el Centro de Control. • Regulación de la velocidad y del estacionamiento. • Otros proyectos de menor alcance estratégico³.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas" elaborado por el IAAP

Tabla 15: Cuestiones sobre la integralidad y relevancia del plan.

Integralidad y relevancia
<p>En el caso de que eche en falta alguna cuestión importante en el Plan, por favor, especifique de cuál se trata, y justifique por qué lo considera esencial para que el Plan consiga sus objetivos.</p>
<p>Principales ideas</p>
<p>Las personas expertas consultadas identifican distintas carencias en el Plan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • No se han analizado los riesgos de impacto debido a los eventos extremos del clima actuales y futuros a nivel social, ecológico y tecnológico; plan de Gestión y Mitigación de riesgos.

línea M-113 Mijas-Fuengirola-Málaga (línea exprés), cobertura de CIUDAD JARDÍN mediante la implantación de lanzadera desde el Hospital Civil hasta Ciudad Jardín y Park & Ride en zona oeste de la ciudad

Integralidad y relevancia
<ul style="list-style-type: none"> • Que el plan explicita y refuerce actuaciones para desincentivar el uso del vehículo privado. • No hay planificación de Distribución Urbana de Mercancías a nivel local (dos menciones). • A nivel de diagnóstico y análisis, no se analizado críticamente la evolución histórica de la movilidad en la zona. • Análisis de accesibilidad territorial en la zona metropolitana a diferentes facilidades como por ejemplo colegios, farmacias, supermercados, hospitales y centros de atención primaria.
<p>En el caso de que considere que algún aspecto contemplado actualmente en el Plan no aporta valor, señálelo y por favor, explique el motivo.</p>
Principales ideas
<ul style="list-style-type: none"> • Se indica que la EAE presentada en el Anexo VIII (breve evaluación de los riesgos debidos al cambio climático sobre el sistema de transportes) no añade valor⁴. • Interrelaciones entre medidas y posibles externalidades o impactos negativos no advertidos. • Proyectos concretos como “la ampliación de la línea 3 de metro hasta el Rincón de la Victoria (M5) y hasta el límite municipal de Málaga hacia el este y punto intermodal con los interurbanos de la zona”.

Integralidad y relevancia
<ul style="list-style-type: none"> • El muy reducido beneficio incremental que aporta la instalación de puntos de carga para vehículos eléctricos (LE2). Además, señala que hasta alcanzar un desarrollo tecnológico suficiente y una extensión adecuada de estos vehículos la capacidad de impacto de esta medida será reducida.
<p>¿Cree que se debería reforzar el papel de la mujer en este Plan? ¿Podría darnos algunas ideas para lograrlo?</p>
Principales ideas
<ul style="list-style-type: none"> • En general, incorporando el enfoque de género en el diagnóstico. • La Ficha Común (tabla 71) menciona la implementación del taxi compartido. Se recomienda consultar / investigar si esta actividad requiere de medidas adicionales para asegurar la percepción de seguridad por parte de usuarios.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas” elaborado por el IAAP.

Tabla 16: Cuestiones sobre las debilidades y amenazas del plan.

Debilidades y amenazas	
Debilidad o amenaza	Propuesta para superarla
Carece de unos mecanismos de discusión y de búsqueda de acuerdos	Generar mesa de negociación y acuerdo a nivel supramunicipal.

⁴ por cuestiones relativas a la escala de medición y porque no es considerado en el resto del Plan para evaluar medidas, escenarios ni la situación actual en el contexto del cambio climático y los eventos extremos, (cualitativa) y sobre la distribución a nivel socioeconómico y espacial.

Debilidades y amenazas	
entre distintos actores municipales y supramunicipales para realizar medidas de impacto.	
El plan ignora los riesgos climáticos extremos en su análisis general, evaluación de escenarios, y propuesta de medidas. Con ello, ninguna de las medidas propuestas tiene como objetivo aumentar la resiliencia actual y futura del sistema de transportes contra el cambio climático.	Realizar un estudio integral y/o un plan de adaptación al cambio climático de la Región Metropolitana de Málaga, bien centrado en el ámbito de transportes o en coordinación con otros temas / organismos.
Posible incremento de los desplazamientos en vehículo privado.	Estrategia de desincentivación del vehículo privado.
Elevado uso del vehículo privado en la actualidad (59%) y poco del transporte público (apenas un 10%).	Campañas de información y concienciación ciudadana.
El análisis de la accesibilidad.	Realizar un estudio
Los índices coste-beneficio pre-estimados no se han correspondido con la realidad observada post-proyecto en muchas experiencias anteriores, dando lugar a desviaciones importantes en los costes finales incurridos y también en la disminución de los beneficios obtenidos.	Definir el proyecto con alto nivel de detalle. Seguimiento y monitorización exhaustiva y continua de la ejecución.

Debilidades y amenazas	
El estudio de impacto en salud no cuantifica la situación actual real ni la compara con la futura cuantificando la diferencia en impacto en salud entre ambos escenarios. Se limita a indicar una opinión de si será positivo o no. Como nota, tiene un error en el límite medio anual de concentraciones de NO2 de la OMS, que son 10 µg/m3 en vez de 40 µg/m3.	Realizar una estimación del impacto en salud (health impact assessment) que compare la situación actual con la situación una vez estén las medidas del Plan implementadas. En este estudio se debería incorporar una modelización de las emisiones y de la calidad del aire de los distintos escenarios como base del estudio de impacto en salud.
Posibles efectos antagónicos entre actuaciones que dificulten alcanzar los objetivos.	Establecimiento hoja de ruta con las medidas interrelacionadas orientadas desde la perspectiva push&pull.
Elevada estacionalidad turística	Acuerdos con operadores turísticos y hoteles para fomentar los hábitos de movilidad sostenible, con medidas específicamente dedicadas a los turistas: alianzas con los hoteles que pongan a disposición de los turistas bicicletas gratuitas, por ejemplo, o billetes de transporte público durante la estancia o algunos días. Se puede hacer por

Debilidades y amenazas	
	iniciativa propia o con ayudas por parte del CTMAM.
Abordar la problemática del transporte de mercancías en el ámbito urbano.	Ensayar/implementar soluciones/regulaciones establecidas en otras ciudades.
Poca integración de la perspectiva de género en las actuaciones	Estudio específico para incorporar determinaciones en el proceso de seguimiento del Plan.
No se tratan las necesidades específicas de movilidad de las mujeres, con hábitos de movilidad distintos (y de seguridad).	Incluir en el diagnóstico las necesidades específicas en servicios e infraestructuras de transporte.
Dificultades para realizar desplazamientos multimodales con integración de VP, TP y NM	Estudio específico para la identificación de los nodos multimodales necesarios en el ámbito.
La tendencia actual es un incremento del uso del vehículo privado. Este Plan no contiene medidas a escala metropolitana que puedan reducir significativamente el uso del vehículo privado, predominante en el área metropolitana de Málaga. Por lo tanto, será difícil cumplir el objetivo de reducción de emisiones de CO2.	Proponer la realización de un peaje urbano de escala metropolitana e invertir recursos en generar el necesario acuerdo entre las distintas administraciones con competencias en el asunto para llevarlo a cabo. Esta es la medida de referencia para reducir la demanda de movilidad en vehículo privado.

Debilidades y amenazas	
Ciertos eventos climáticos extremos (o de salud pública, como la COVID) podrían en un medio o largo plazo provocar una disminución en la demanda de transportes si el turismo desciende o parte de la población decide dejar la región.	Favorecer la implementación de medidas flexibles y / o reversibles a los cambios bruscos de demanda. Monitorizar los flujos de demanda y las tendencias demográficas a lo largo del desarrollo del Plan.
Dependiendo de las actuaciones que se prioricen el resultado final puede diferir notablemente del deseado.	Hoja de ruta de actuaciones interrelacionadas y priorizadas.
No incorporación al ámbito de influencia del CTMAM, como miembros de pleno derecho, de municipios como Fuengirola, con relaciones de movilidad importantes con la ciudad principal, Málaga.	Incorporación.
Injerencia política.	Transparencia en la toma de decisiones.
La principal amenaza está en el riesgo de desincronización entre los presupuestos estimados necesarios para el desarrollo de las ejecuciones de las Actuaciones recogidas en el plan y los fondos monetarios/financieros liberados y disponibles.	Planificación económica exhaustiva.

Debilidades y amenazas	
Descoordinación entre actuaciones y estrategias con incidencia en la movilidad.	Configuración de un sistema de gobernanza que asegure un modelo de movilidad sostenible en el ámbito que incluya todos los planes y programas con incidencia sobre la movilidad.
No inclusión en el CTMAM de municipios como Antequera, pese a su gran volumen de mercancías en el área metropolitana y de viajeros con la capital. La inclusión de estos municipios significará una disminución de la tarifa media que actualmente abonan los viajeros/as, de aproximadamente entre el 20% y el 35%, y un aumento de la demanda de transporte público, con lo que si no se lleva a cabo, saldrán perdiendo los usuarios del transporte público.	Incorporación.
Descoordinación interdepartamental.	Comisión de coordinación.
Desviación en plazos de ejecución y puesta en servicio.	Aquilatar todos los plazos, coordinar la disponibilidad de los recursos económico-financieros y las previsiones de inversiones/gastos con las ejecuciones. Establecer un equipo humano suficiente (e incluso

Debilidades y amenazas	
	redundante en determinadas actividades de riesgo) para llevar el seguimiento y control exhaustivo de todas y cada una de las actividades y detalles que se ejecuten en los proyectos del Plan.
Mantenimiento de una visión masculina de la movilidad en las actuaciones que se desarrollen.	Estudio específico de la singularidad de las necesidades y patrones de movilidad femeninos e introducción de actuaciones y criterios en el Plan.
No integración plena de los servicios de transporte urbano en la estructura tarifaria del Consorcio de las ciudades de Málaga, Torremolinos, Fuengirola y algunas más.	Integración.
Dificultad para influir en los hábitos de movilidad de las personas.	Campañas de información y concienciación, con ayudas/ventajas específicas por usar modos sostenibles.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas" elaborado por el IAAP.

Tabla 17: Cuestiones sobre el impacto en la sociedad andaluza del plan.

Impacto en la sociedad andaluza			
¿Qué impacto/s cree que la ejecución del Plan podrá tener en su ámbito de influencia?			
Sí	En gran parte	En parte	No
50%	33%	17%	
Principales ideas			
<p>Las personas expertas consideran que el Plan indudablemente tendrá efectos. En especial, se señalan los siguientes ámbitos en los que tendrá gran impacto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conectividad y extensión de carriles bici y de mejoras del transporte público. • Catalización de otros planes y medidas a nivel regional y/o local que actualmente necesitan de un marco integrador para poder realizarse. • Mayor uso de la población de medios de transporte más respetuosos con el medio ambiente (con las consiguientes mejoras sobre la calidad del aire y, en definitiva, de la calidad de vida). Desde el punto de vista económico, las actuaciones supondrán una importante mejora de la accesibilidad (con disminución del tiempo de viaje y congestión), incremento desarrollo económico. • Los impactos serán positivos en gran parte del ámbito de actuación. • Mejoras medioambientales, sostenibilidad de la movilidad turística. • Las actuaciones cumplirán los objetivos. 			

Impacto en la sociedad andaluza			
<ul style="list-style-type: none"> • Impactos positivos en el medio ambiente, así como en la dinámica social: movilidad más eficiente, optimización e incremento absoluto de los desplazamientos, así como potenciación de transacciones sociales y una mayor incentivación de la actividad económica. 			
El área metropolitana de Málaga es un destino turístico relevante a nivel nacional e internacional, lo que tiene repercusiones en la movilidad, en particular en el periodo estival. ¿Considera que se ha analizado adecuadamente?			
Sí	En gran parte	En parte	No
50%	33%	17%	
Principales ideas			
<ul style="list-style-type: none"> • Se estima de manera muy mayoritaria por las personas expertas que sí ha sido considerado el aspecto señalado, y que las propuestas para tratar el fenómeno están alineadas con la problemática. • El aspecto particular de la metodología de estimación del número de viajes realizados por la población turista en verano residentes en el extranjero) no se encuentra tan fundamentada en el estudio realizado. 			
¿Hay alguna información adicional que le gustaría añadir? ¿Tiene alguna sugerencia para ayudar a implementar el Plan con éxito?			
Principales ideas			

Impacto en la sociedad andaluza

- Extender la evaluación a las emisiones de CO₂, de contaminantes atmosféricos y de impactos en salud.
- Sería adecuado realizar evaluaciones frecuentes del nivel de implementación del plan y de la consecución de objetivos.
- Si el escenario elegido responde a la distribución actual de la demanda de transportes, se presenta el riesgo de que el Plan perpetúe las circunstancias que han consolidado los retos y amenazas que la región presenta actualmente.
- Un experto señala no encontrar referencias a la futura e inminente Ley de Movilidad sostenible y Financiación del Transporte que, de un modo u otro, afectará al Plan.
- Poner en una nota todas las leyendas de las tablas y algunos gráficos para que sean auto-contenidos.
- Para implementar el plan con éxito, no debería proponer actuaciones si no están bajo las posibilidades.
- Un experto señala: “Llama la atención el ajuste alcanzado por los modelos de movilidad (regresiones superiores al 0.87, y con una mayoría de modelos en el rango 0.92 – 0.98)” respecto a lo usual en estudios publicados a nivel nacional e internacional, lo que podría afectar a las proyecciones asociadas a escenarios futuros.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del Cuestionario a Personas Expertas” elaborado por el IAAP

4.3. Conclusiones extraídas tras el Comité de expertos

Tras la exposición y recogida de las valoraciones de los expertos que han participado en este proceso, el IAAP extrae y recoge en el documento facilitado la siguiente conclusión:

“Con todo, la valoración que las personas expertas consultadas hacen del Plan de Transporte Metropolitano es una valoración, en términos generales, adecuada, con presencia generalizada de síes o cercanas al sí, no percibiéndose valoraciones negativas compartidas. Han quedado recogidas a lo largo de este informe algunas oportunidades de mejora.”

4.4. Conclusiones del grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan

De manera complementaria al cuestionario anteriormente mencionado, se llevó a cabo un grupo focal del que se obtuvieron diferentes comentarios por bloque. Según agrupa el IAAP son los siguientes:

SOBRE LOS OBJETIVOS MEDIOAMBIENTALES DEL PLAN

- Se destaca la importancia de cuantificar el impacto de los cambios propuestos por el Plan tanto a nivel de emisiones de CO₂ como de emisiones de contaminantes atmosféricos y de concentraciones en la calidad del aire, observando su correspondiente impacto en la salud ciudadana.
- Se plantea realizar un ejercicio de priorización de corredores o zonas de mayor volumen de tráfico en términos de números de viajes y de distancia recorrida para identificar puntos concretos en los que sea más necesaria la implementación de medidas.
- Se indica que el 84% de movilidad urbana en Málaga se efectúa mediante el vehículo privado. Por tanto, es necesario desincentivar el uso de este tipo de medio de transporte, facilitando el acceso al transporte público o a modos de movilidad más activos como la bicicleta.

SOBRE LOS OBJETIVOS MEDIOAMBIENTALES DEL PLAN

- Se incide en la importancia de reflexionar acerca de qué medidas pueden realmente suponer cambios modales efectivos en términos de transporte, seleccionando aquellas acciones que puedan tener una incidencia positiva más directa en los objetivos marcados por el Plan. En este sentido, se utiliza a título ilustrativo el ejemplo de la creación de carriles de autobús ocupando espacio dedicado al vehículo privado en vez de construir otro carril adicional para impulsar el transporte público frente al privado.
- Se señala la importancia de conseguir el apoyo de la población para conseguir su colaboración en la consecución de los objetivos del Plan, particularmente en puntos tan relevantes como el aumento de la demanda del transporte público.
- Se recomienda, en relación con el punto anterior, poner en relieve los beneficios para la salud ciudadana (mencionando términos como la contaminación atmosférica y el ruido) de los cambios que persigue el Plan a través de la comunicación y la sensibilización de la población.
- Se propone desarrollar una batería de medidas para la adaptación de la estrategia al cambio climático, con indicadores medibles. Se argumenta que se están produciendo cada vez más eventualidades extremas como consecuencias del cambio climático que afectan a la movilidad metropolitana de Málaga. En este sentido, se propone adecuar las actuaciones al clima malagueño y al potencial aumento de las temperaturas.

SOBRE LOS OBJETIVOS MEDIOAMBIENTALES DEL PLAN

- Se incide en la importancia de los espacios destinados a acerado o a vías ciclistas, que deben estar dotados de sombra arbórea que permitan afrontar el clima local, para que estas áreas sean practicables bajo temperaturas altas.
- Se señala la reducción del uso del automóvil en desplazamientos metropolitanos entre los municipios comprendidos en el Área Metropolitana de Málaga como un aspecto fundamental a abordar en el Plan.

Destacado:

- Valora la labor del plan por cuantificar el impacto sobre el volumen de emisiones, por priorizar los corredores con más volumen de desplazamientos y corrobora la necesidad de medidas para desincentivar el uso del vehículo privado favoreciendo otros modos sostenibles.
- Recomienda poner en conocimiento los riesgos del cambio climático y analizarlos. Para ello, lo que se propone es la redacción de un **estudio de cuantificación de riesgos asociados a eventos extremos debidos al cambio climático** (inundabilidad, calor extremo, etc.), así como de **cuantificación de las emisiones asociadas**.

ACCIONES PROPUESTAS PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS

- Se señala la necesidad de considerar el cambio de modelo a corto-medio plazo del transporte urbano, pasando por un descenso en el número de matriculaciones de vehículos privados y por un aumento de sistemas de movilidad compartida.
- Se recomienda implantar aparcamientos disuasorios en el extrarradio de la ciudad, junto a una movilidad al centro competitiva.
- Se sugiere la reducción de velocidad y la eliminación de aparcamientos en zonas céntricas del Área Metropolitana como opciones a considerar.
- Se recomienda evitar conjugar actuaciones destinadas a mejorar infraestructuras sostenibles de transporte, con otras ideadas para incrementar la capacidad viaria del automóvil. Se destaca la conveniencia de favorecer las primeras, reduciendo así la competitividad en tiempo del automóvil frente a otras alternativas.
- Se recomienda la creación de carriles bus diferenciados y separados del vehículo privado, priorizando además el paso del transporte colectivo.
- Se sugiere evitar que los carriles bus queden vacíos, ya que no sería un uso eficiente del suelo. En consecuencia, se indica la posibilidad de aumentar la frecuencia de paso y la cobertura de las líneas.
- Se recomienda estudiar los beneficios de sistemas como “mobility as a service” que plantean modelos flexibles en los que se pagan los

ACCIONES PROPUESTAS PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS

costes en relación con las distancias recorridas o tiempos de uso de vehículos.

- Se sugiere analizar la adhesión de zonas de tráfico limitado siguiendo la aplicación efectuada en otras ciudades europeas.
- Se recomienda facilitar económicamente la movilidad, evitando que la calidad de vida de las personas disminuya o se vea afectada.

Destacado:

- Corrobora, tal y como plantea el Plan, la necesidad de implantar medidas que vayan en contra del uso del vehículo privado y que fomenten la movilidad compartida, determina la necesidad de implantar medidas que promuevan el trasbordo al transporte público o a otros modos sostenibles y, por último, coincide con el plan en la necesidad de mejorar de forma general el servicio de transporte público existente.

SOBRE LA GOBERNANZA MULTINIVEL

- Se destaca la importancia de contar con un foro adecuado a través del cual todas las partes interesadas del Plan puedan entenderse y se asegure así la alineación de acciones y objetivos.
- Se señala la importancia de mantener mecanismos que aseguren la transparencia entre los diferentes niveles de gobernanza contemplados en el Plan favoreciendo el intercambio de información.

SOBRE LA GOBERNANZA MULTINIVEL

- Se propone aplicar un sistema de gobernanza que realice un correcto seguimiento a nivel municipal de las acciones que se deben ejecutar por parte de todos los municipios incluidos en el área metropolitana de Málaga de forma que se asegure la correcta ejecución del Plan.
- Se considera necesaria la representación de todas las administraciones implicadas como un principio básico y fundamental, contando con un número de participantes asumible y representativo de los territorios y actores afectados. Se hace referencia al Consorcio de Madrid como ejemplo de correcta integración de administraciones ya que, como se comenta, se cuenta incluso con la representación estatal.
- Dado que este Plan es de ámbito metropolitano y tiene clara vocación municipalista, se considera necesario determinar desde la Junta de Andalucía el número de actuaciones a realizar por las entidades locales para cumplir con los objetivos definidos.
- Se propone la creación de un comité de seguimiento ambiental que pueda guiar y orientar acerca de actuaciones concretas.

Destacado:

- Como se ha ido haciendo durante el desarrollo del Plan, subrayan la necesidad de que todas las partes interesadas puedan ser participe del mismo en cuanto a las necesidades, problemas, retos, objetivos que busca alcanzar el plan y las actuaciones para conseguirlo, manteniéndose esta participación durante toda su elaboración. Por otro lado, subraya la necesidad de vincular a cada actuación una

SOBRE LA GOBERNANZA MULTINIVEL

entidad responsable como se hace en el documento principal del Plan. Por último, transmite la necesidad de un plan de seguimiento y control tanto de la implantación de medidas como ambiental, tal y como el Plan y su EAE realizan.

- Además, como mejora complementaria y como se ha indicado con anterioridad, se propone la redacción de un **estudio de cuantificación de riesgos asociados a eventos extremos debidos al cambio climático** (inundabilidad, calor extremo, etc.), así como de **cuantificación de las emisiones asociadas**.

SOBRE LA OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS FINANCIEROS Y LA PRIORIZACIÓN DE MEDIDAS

- Se señala el transporte público masivo como mejor inversión en grandes núcleos urbanos para optimizar el transporte. No obstante, se indica que, debido a los elevados costes que suponen las inversiones en grandes redes de transporte, cabe racionalizar las actuaciones en función de las inversiones que estas requieren.
- Se señala la importancia de plantear un desarrollo progresivo del transporte público centrandolo inicialmente los esfuerzos en aquellos recorridos y corredores más concurridos.
- Se recomienda tener en cuenta los efectos y riesgos del cambio climático en la ciudad de Málaga como factor clave a la hora de definir medidas. Sobre esta cuestión, se hace referencia al 'Plan del Clima

SOBRE LA OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS FINANCIEROS Y LA PRIORIZACIÓN DE MEDIDAS

2050 de Málaga' denominado Alicia, que identifica barrios con mayor o menor riesgo en relación con las olas de calor y su incidencia en el uso del transporte público.

- Se destaca la necesidad de estimar y medir los gastos conforme se vayan ejecutando las medidas contempladas en el Plan para evaluar los niveles observados entre los diferentes territorios implicados y tomar decisiones al respecto.
- Se propone realizar un ejercicio de análisis que permita conformar una priorización de actuaciones que aporten valor y no lleven asociado un elevado coste. En este sentido, se habla de:
 - La potenciación de las opciones de transporte público ya existentes en el Área Metropolitana de Málaga, principalmente en aquellos recorridos de alta demanda y en los que pudieran llegar a tenerla.
 - La cuestión semafórica: priorizar el paso de autobuses sobre el paso del vehículo privado, lo que supondría un impulso del transporte público sin una gran inversión.
 - Facilitar el acceso al transporte público para determinados sectores de la población mediante bonificaciones económicas. Se señala como ejemplo el abono joven metropolitano intermodal a precio fijo, con el objetivo de consolidar usuarios.
 - Favorecer el cambio de modelo hacia alternativas de movilidad que ocupen un porcentaje más reducido de espacio urbano.

SOBRE LA OPTIMIZACIÓN DE RECURSOS FINANCIEROS Y LA PRIORIZACIÓN DE MEDIDAS

- Atender a los nuevos desajustes en la movilidad ocasionados por servicios de alquiler de vehículos con conductor (Uber, Cabify...) que puedan derivar en el aumento de la congestión de las vías urbanas, y el incremento de las emisiones.
- Potenciación de los intercambiadores de transporte intermodales, fundamentales a la hora de articular la ciudad, no estableciendo un único nodo sino una red de ellos.
- Asegurar la accesibilidad a los vehículos no motorizados teniendo en cuenta que la extensión del área metropolitana de Málaga no es demasiado elevada.

Destacado:

- Resalta la necesidad de adjudicar un horizonte a la implantación de las medidas según su necesidad y priorizando aquellas más urgentes, tal y como se realiza en el Plan. Corrobora, como bien pretende el Plan, la necesidad de implantar medidas que vayan en contra del uso del vehículo privado y, por el contrario, la necesidad de implantar medidas que apoyen el transporte público y otros modos sostenibles. Por último, coinciden con el plan en la necesidad de mejorar de forma general el servicio de transporte público existente.

SOBRE EL SECTOR TURÍSTICO. NECESIDADES DERIVADAS

- Se plantea la posibilidad de implementar refuerzos estacionales del transporte público existente en las épocas de mayor movimiento de turistas sin necesidad de realizar inversiones costosas orientadas a la creación de nuevas infraestructuras.
- Se plantean opciones como el acuerdo con los alojamientos turísticos para ofrecer bonos de transporte turístico gratuito o de precio reducido para un periodo concreto.
- Se destaca que es necesario diferenciar entre las distintas tipologías de turismo en Málaga a la hora de definir medidas, puesto que existen variaciones entre los patrones de comportamiento que requieren de actuaciones diferenciadas y, por tanto, se precisan diferentes soluciones.
- Se señala la importancia de priorizar la movilidad urbana y metropolitana de las personas residentes en Málaga sobre la turística.

Destacado:

- Resalta el esfuerzo del plan por estudiar el cambio de patrones sobre la movilidad en época de mayor acogida de turismo, por proponer medidas enfocadas al mismo, reforzando y mejorando el servicio de transporte público y promocionando los modos no motorizados.

SISTEMAS DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

- Se recomienda establecer una figura responsable de las actuaciones del Plan que garantice una respuesta a los potenciales colectivos perjudicados (como asociaciones empresariales o vecinales) y que pueda aportar soluciones coordinadas y de consenso promovidas desde el Consorcio.
- Se plantea la importancia de entender la conexión y encaje de este Plan con iniciativas anteriores con vistas a focalizar la atención en aquellos aspectos donde las medidas no han causado el efecto deseado.
- En relación con el punto anterior, se recomienda definir la situación de partida para que sirva a modo de base para el presente Plan y sus correspondientes medidas.
- Se recomienda tener presente la volatilidad de algunos aspectos del contexto, puesto que la implementación de medidas depende del espacio y las condiciones en los que se desarrollan. Así pues, es necesario ser rigurosos, cuantificar y no esperar a la evaluación ex post para observar los cambios. Un seguimiento y una evaluación cada 2-3 años puede beneficiar a la evolución del Plan.

Destacado:

- Tal y como está incluido en el Plan, resalta la importancia de fijar la situación partida para poder comparar con lo conseguido en el futuro, una vez implantado el Plan y habiéndole dado espacio para poder ver su efecto. En cuanto al seguimiento y control, plantean una

SISTEMAS DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

evaluación cada 2-3 años. En este sentido, el Plan hace una mejora en su plan de seguimiento y control proponiendo que esta evaluación sea anual.

SUGERENCIAS

- Se aconseja tener humildad: este Plan es mejorable, y el proceso de elaboración puede prolongarse muchos años tratando de mejorar su contenido, existiendo el riesgo de que cuando se termine su elaboración ya no sea actual ni aplicable. De este modo, se considera que se deben abordar aquellos puntos que sean de mayor urgencia en el presente.
- Se sugiere establecer una priorización que considere la interrelación de las medidas propuestas analizadas por paquetes y que seleccione entre aquellas que se estimen más adecuadas a las necesidades del área metropolitana de Málaga.
- Se recomienda mantener un seguimiento activo que tenga en cuenta el ambiente “vivo” en el que se enmarca el Plan, no teniendo reparos en modificar condiciones o a eliminar medidas establecidas inicialmente. En otras palabras, que el hecho de que los extremos del Plan estén escritos no obligue a su realización.
- Se incide en la importancia de analizar los impactos generados a partir del Plan en vez de centrar el análisis únicamente en la realización de las medidas definidas inicialmente.

SUGERENCIAS

Destacado:

- Sugieren priorizar las actuaciones y llevarlas a cabo para evitar que se conviertan en obsoletas y no aplicables, intentando dar mayor urgencia a aquellas que se crean más oportunas para el Área Metropolitana de Málaga.
- Realza la importancia de hacer un seguimiento del impacto del Plan sobre el entorno, para lo que se plantean los estudios anteriormente mencionados sobre la **cuantificación de riesgos asociados a eventos extremos debidos al cambio climático**, así como de **cuantificación de las emisiones asociadas**.

5. Evaluabilidad

El Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) perteneciente a la Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior de la Junta de Andalucía ha elaborado un documento de *Análisis de la Evaluabilidad del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga*. Este análisis pretende analizar las condiciones que permite que el plan sea susceptible de evaluación, es decir, que cuentan con las características necesarias para llegar a ser evaluados.

La evaluación consiste en un proceso que pretende recoger la información y conocimiento suficiente para dar una visión integral de la intervención pública en el plan elaborado e intentar aportar una mejora en las intervenciones públicas de manera que impulse la transparencia y la consecución de los objetivos.

A continuación, se muestra los elementos evaluados por cada bloque y se responde a aquellos que sean necesarios.

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
Los datos descriptivos, tanto cuantitativos como cualitativos de la situación de partida que se quiere mejorar, ¿son suficientes y relevantes?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
El apartado 7, Análisis de la situación actual (páginas 31 a 159), aporta una información exhaustiva que permite caracterizar materias como el ámbito	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
territorial, demográfico, económico y laboral, urbanístico, de renta y motorización, turismo o accidentalidad.	
Respuesta: De acuerdo.	
¿La información sobre la situación de partida está actualizada?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	
La mayoría de la información aportada en el Plan corresponde al año 2017, por lo que algunas materias de las que se ofrece información pueden presentar variaciones en el momento actual. Asimismo, se observan algunos datos correspondientes a 2013 (como la encuesta domiciliaria de movilidad), 2015 (intensidad de vehículos) y 2016 (datos correspondientes al turismo). No obstante, en el subapartado 7.10, Repercusión y adaptación a la situación provocada por COVID-19 (páginas 154 a 159), se incluyen datos de 2020.	
Respuesta: el comienzo de la elaboración del documento del plan corresponde a 2018; por tanto, se incorporaron los datos más actualizados en ese momento para los diferentes aspectos. El año base se fijó en 2017, que es el último año donde existía información completa, aunque, como se cita en las evidencias aportadas por el IAAP, en algunos parámetros no se hacen mediciones anuales, y se escogieron los últimos datos disponibles. No obstante, estos datos son de carácter descriptivo y no afectan a los cálculos internos del Plan.	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
La repercusión y adaptación a la situación provocada por el COVID-19 es un apartado que la administración decidió introducir con posterioridad debido a la situación que se ha vivido durante el desarrollo de plan y creyendo que esta debía reflejarse en el mismo. De igual manera, es un apartado descriptivo que no afecta a los cálculos internos del Plan, por lo que se escogieron los últimos datos disponibles.	
¿Se ha analizado el contexto socioeconómico?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
El Plan, a través de los subapartados 7.2, 7.3, 7.5 (páginas 36 a 46, 46 a 56 y 62 a 67), realiza un análisis demográfico, describe la actividad económica y el empleo incluyendo datos de paro por zonas del área metropolitana, analiza la renta y localiza sectores productivos.	
Respuesta: De acuerdo.	
¿Se ha analizado el marco normativo y los distintos niveles de competencias?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
El apartado 3, Ámbito competencial (páginas 22 y 23), identifica las administraciones con diferentes competencias en movilidad, transporte e infraestructuras tanto a nivel municipal, provincial, autonómico y estatal. A través del anexo II (Ámbito Competencial) se incluye información más detallada al respecto. Por otra parte, el apartado 4, Marco jurídico (páginas	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
24 y 25), especifica las diferentes normas que componen el marco normativo del Plan y remite al anexo III (Ámbito Jurídico y estratégico) en el que se puede consultar el desarrollo de estas disposiciones normativas.	
Respuesta: De acuerdo.	
¿Se han descrito las causas y las consecuencias de los problemas (o en su caso necesidades o retos) que se pretende abordar?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
En el apartado 8, Conclusiones del estado actual y diagnóstico de la situación de partida que se quiere mejorar (páginas 160 a 174), se analiza cuestiones como la heterogeneidad de ámbitos territoriales, el papel de la ciudad central, proporción de viajes mecanizados frente al total o la distribución geográfica de la movilidad que explican las causas y consecuencias de los problemas, necesidades y retos detectados. Por ejemplo, en la página 163 se hace referencia a las causas relativas a la proporción de viajes mecanizados frente al total.	
Respuesta: De acuerdo.	
¿Se desagregan los datos por sexo?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
La mayoría de los datos aportados (fundamentalmente en el apartado 7, Análisis de la situación actual) se desagregan por sexo, incluyéndose asimismo algunas conclusiones y algunos indicadores acompañando el	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.

análisis. Algunos ejemplos se encuentran en la página 37 (distribución de la población por municipios), la página 46 (pirámide poblacional), la página 49 (cifras de paro) o la página 50 (clasificación por rangos de edad afectados por el paro).

Respuesta: De acuerdo.

¿Se han identificado las desigualdades y brechas de género en relación al problema y/o necesidad objeto de la estrategia?

Evaluación

Sí

Evidencias aportadas por el IAAP

En el apartado 7.9.1.6, Movilidad desde una perspectiva de género y por motivos (páginas 136 a 139), se analizan las diferencias apreciadas en la movilidad según el sexo.

También, en el apartado 7.2.1.1, Evaluación demográfica con enfoque de género (página 37), se analizan las diferencias existentes en términos de población por municipios y en la página 50 se incluye una representación de la brecha de género según datos de paro en el ámbito metropolitano.

Respuesta: De acuerdo.

¿La población diana está definida y caracterizada?

Evaluación

No

Evidencias aportadas por el IAAP

Si bien se señala la población diana de los tres programas que incluye el Plan (apartado 12.7, Programas de actuación, páginas 206 a 213), esta está

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.

constituida por la población de todos los municipios del Área Metropolitana. De esta manera, se considera que se podría acotar y caracterizar más a la población beneficiaria de las medidas y acciones del Plan.

Respuesta: Al tratarse de un plan metropolitano las medidas van dirigidas a una mejora de escala macro, por lo que la población beneficiaria, ya sea directa o indirectamente, termina siendo toda la población del ámbito. Si bien se puede observar que se hace una diferenciación entre la población beneficiaria y la población destinataria. Esta última se focaliza sobre qué población va dirigida el programa y, por tanto, se verá directamente favorecida con el paquete de actuaciones concreto, como ocurre con el programa P3. No es posible evaluar la población diana de las actuaciones individualmente ya que el impacto del plan proviene de las sinergias entre ellas, es decir, de la implantación del conjunto de actuaciones del plan.

¿Se han detectado las partes interesadas y/o afectadas por el problema (o en su caso necesidades o retos), más allá de la población diana?

Evaluación

Sí

Evidencias aportadas por el IAAP

En la página 29 se identifican las instituciones públicas que han colaborado en la redacción del Plan y se señalan las partes interesadas que acudieron a la jornada participativa celebrada en mayo de 2019.

Respuesta: De acuerdo.

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
¿El diagnóstico ha tenido en cuenta los problemas, necesidades y retos específicos de personas y colectivos en situación de vulnerabilidad?	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	
Aunque se hace referencia en el Plan a aspectos como el nivel de paro, la accesibilidad o el impacto en salud (anexo IX), no se aprecian conclusiones que identifiquen problemas, necesidades y retos de colectivos en situaciones que requieren especial atención.	
Respuesta: Las actuaciones propuestas por este plan van enfocadas a toda la población, sin diferenciaciones y sin desigualdades. Busca el bien común de los habitantes del área metropolitana. Las actuaciones van encaminadas a la mejora del servicio y la cobertura del transporte público pretendiendo llegar a donde antes no llegaba y pretendiendo atender a la población que antes no podía. En cualquier caso, se han realizado todos los análisis desde una perspectiva de género sin encontrar desigualdades que indiquen la necesidad de proponer actuaciones específicas. Sí existe un caso en el que algunas medidas se han dirigido hacia un colectivo concreto, como es el caso de personas con movilidad reducida. Para este colectivo sí se han propuesto medidas concretas.	
¿Ha existido un proceso de participación de las partes interesadas y/o población diana en la fase de diagnóstico de la estrategia?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
En el apartado 6.2, Buenas prácticas en la participación de interesados/as (páginas 29 y 30), se señala que se celebró una jornada participativa bajo la coordinación de la Dirección General de Movilidad y la Delegación Territorial de Málaga junto con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga a la que asistieron 35 personas, incluyendo representantes de sectores relacionados con el transporte. Se señala que en la jornada se presentó y analizó el diagnóstico preliminar del Plan.	
Respuesta: De acuerdo.	
¿Se ha incluido alguna de las seis dimensiones de la perspectiva verde en la elaboración del análisis de la realidad y el diagnóstico de la situación?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
Durante el desarrollo del Plan se encuentra la perspectiva verde como concepto clave, de hecho 2 objetivos estratégicos (OE5 y OE6) y 2 específicos (OESP6 y OESP7) tienen relación directa con la mitigación del cambio climático y la prevención de la contaminación (páginas 183 y 184). Además, el anexo VIII (Estudio Ambiental Estratégico) analiza a fondo la materia ambiental.	
Respuesta: De acuerdo.	
¿Está delimitada la parte del problema (en su caso necesidad o reto) que se pretende abordar en la estrategia?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.

Si bien se realiza un diagnóstico bastante completo, se incluye un análisis DAFO y se identifican conclusiones a partir de la celebración del evento participativo en relación con problemas, necesidades y retos concretos (página 160), se echa en falta un apartado en el cual se relacionen expresamente los elementos determinados a partir de los análisis elaborados con las líneas estratégicas del Plan. Se podría concretar más la parte de los problemas, necesidades y retos a abordar.

Respuesta: En el apartado 14.2.7. Alineación entre el diagnóstico, los objetivos, los criterios y los indicadores, se puede encontrar esta relación.

¿Se identifican con claridad y precisión los problemas o necesidades a los que la acción pública va a dar respuesta? O en su caso ¿está claramente definido y justificado el reto?

Evaluación	Se hacen aportaciones
-------------------	------------------------------

Evidencias aportadas por el IAAP

Pese a que se identifican problemas, necesidades y retos en el Plan como resultado de la información y de los análisis que se incluyen en su desarrollo, se sugiere que se concreten más las cuestiones que se quieren abordar a partir de las actuaciones y medidas previstas. Asimismo, podrían relacionarse los problemas, necesidades y retos con determinados colectivos para precisar qué realidades tiene como objetivo el Plan.

Respuesta: Siguiendo la propia estructura del Plan, cada una de las actuaciones y medidas propuestas forman parte de un escenario. Ese escenario responde a la concreción de una serie de líneas estrategias que

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.

a su vez desarrollan los objetivos estratégicos y específicos. Y los objetivos estratégicos y específicos provienen de los problemas, necesidades y retos que se han identificado. Es decir, existe una perfecta correlación entre los problemas, necesidades y retos y las medidas del Plan. Por otro lado, y aunque la población objetivo del Plan es la población general, se han realizado todos los análisis desde una perspectiva de género sin encontrar desigualdades que indiquen la necesidad de proponer actuaciones específicas. Sí existe un caso en el que algunas medidas se han dirigido hacia un colectivo concreto, como es el caso de personas con movilidad reducida. Para este colectivo sí se han propuesto medidas concretas.

Elementos de mejora del diagnóstico

Evaluación	Se aportan mejoras
-------------------	---------------------------

Evidencias aportadas por el IAAP

Se plantean los siguientes elementos de mejora:

- Mayor concreción y priorización de los problemas, necesidades y retos que se han identificado a partir del análisis de situación de partida, del análisis DAFO y de la celebración de la jornada participativa y que se pretenden abordar a partir de la implementación del Plan. En este sentido, se propone, además de concretar en mayor medida y de priorizar, realizar un ejercicio de conexión entre estos problemas, necesidades y retos y las líneas estratégicas definidas en el Plan que relacione de forma clara las cuestiones que se pretenden abordar y las formas en las que se hará.

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.

- Actualización de los datos aportados.
- Análisis de colectivos en situación de vulnerabilidad por razones como la discapacidad, la renta o la cobertura del transporte público.
- Aumento de la información relativa a las partes interesadas en el Plan y su contribución en el mismo.
- Mayor concreción en la definición de la población diana de las medidas y acciones planteadas.

Respuesta:

- En el apartado 14.2.7. Alineación entre el diagnóstico, los objetivos, los criterios y los indicadores, se puede encontrar esta relación.
- El comienzo de la elaboración del documento del plan corresponde a 2018, por tanto, se incorporaron los datos más actualizados en ese momento para los diferentes aspectos. La repercusión y adaptación a la situación provocada por el COVID-19 es un apartado que la administración decidió introducir con posterioridad debido a la situación que se ha vivido durante el desarrollo de plan y creyendo que esta debía reflejarse en el mismo.
- Las actuaciones propuestas por este plan van enfocadas a toda la población, sin diferenciaciones y sin desigualdades. Busca el bien común de los habitantes del área metropolitana. Si bien, las actuaciones van encaminadas a la mejora del servicio (frecuencia, accesibilidad, tarifas, etc...) y a la cobertura del transporte público pretendiendo llegar a donde antes no llegaba y pretendiendo atender a la población que antes no podía. En cualquier caso, aunque la

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.

población objetivo del Plan es la población general, se han realizado todos los análisis desde una perspectiva de género sin encontrar desigualdades que indiquen la necesidad de proponer actuaciones específicas. Sí existe un caso en el que algunas medidas se han dirigido hacia un colectivo concreto, como es el caso de personas con movilidad reducida. Para este colectivo sí se han propuesto medidas concretas.

- En el apartado 6.2 Buenas prácticas en la participación de interesados/as, se puede consultar esta información. Aún más desarrollada se puede encontrar en el Anexo IV – Jornada Participativa.
- Al tratarse de un plan metropolitano las medidas van dirigidas a una mejora de escala macro, por lo que la población beneficiaria, ya sea directa o indirectamente, termina siendo toda la población del ámbito. Si bien se puede observar que se hace una diferenciación entre la población beneficiaria y la población destinataria. Esta última se focaliza sobre qué población va dirigida el programa y, por tanto, se verá directamente favorecida con el paquete de actuaciones concreto, como ocurre con el programa P3. No es posible evaluar la población diana de las actuaciones individualmente ya que el impacto del plan proviene de las sinergias entre ellas, es decir, de la implantación del conjunto de actuaciones del plan.

Bloque B: Evaluabilidad del diseño	
¿Los objetivos del plan están formulados con claridad y precisión?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
Tanto los objetivos estratégicos como los específicos se encuentran formulados con claridad y precisión en las páginas 183 y 184 del Plan.	
Respuesta: De acuerdo.	
¿Los objetivos están directamente relacionados con los problemas, necesidades y retos identificados en el diagnóstico?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	
Los objetivos se definen en las páginas 183 y 184 tras haber definido los problemas, necesidades y retos, tras un análisis DAFO y tras la determinación de cinco prioridades del Plan. Sin embargo, al presentarse y enumerarse, no se relacionan directamente con problemas, necesidades o retos concretos.	
Respuesta: El DAFO recoge todos los aspectos resultantes del diagnóstico final, de donde forma parte la identificación de problemas, necesidades y retos. El DAFO se encuentra vinculado con las líneas estratégicas, los objetivos, los criterios y los indicadores en el apartado 14.2.7.	
¿Existe una jerarquía de objetivos bien formulada?	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	

Bloque B: Evaluabilidad del diseño	
Los objetivos estratégicos y específicos se identifican en las páginas 183 y 184 sin incluir referencias que establezcan una jerarquía entre los mismos.	
Respuesta: Los objetivos estratégicos son los que definen las intenciones del plan y a partir de estos objetivos estratégicos se fijan los objetivos específicos que medirán el efecto de la implantación del mismo. La jerarquía está definida en el apartado 12.2. Objetivos del PTMAM.	
¿El plan cuenta con objetivos estratégicos evaluables y cuantificables?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	
Los objetivos estratégicos están bien definidos y redactados (página 183), pero la redacción de los objetivos específicos y la relación que se hace con ellos en la siguiente página (184) puede generar cierta confusión entre ambas categorías de objetivos, ya que en algunos casos los objetivos específicos son muy generales y se asimilan a los estratégicos pero con un grado de concreción mayor (por ejemplo: OESP7: Disminución del consumo energético asociado a la disminución de emisiones de Tn CO2e). En este sentido, se plantea hacer una buena diferenciación entre los objetivos estratégicos (fines últimos del Plan) y los objetivos específicos (logros a alcanzar a través de los programas del plan) para asegurar la fácil comprensión del alcance de las iniciativas que se incluyen en el Plan.	
Respuesta: Los objetivos estratégicos son los que definen las intenciones del plan y a partir de estos objetivos estratégicos se fijan los objetivos específicos que medirán el efecto de la implantación del mismo. Los	

Bloque B: Evaluabilidad del diseño	
objetivos se miden en porcentajes de aumento o disminución, por ese motivo se vincula en proporcionalidad la disminución del consumo energético a la disminución de las toneladas de CO ₂ equivalentes emitidas. Según los datos disponibles, datos arrojados por el modelo de transporte, la posibilidad de medir la disminución del consumo energético se da a través de la disminución de las toneladas de CO _e emitidas, resultado de la disminución del uso del vehículo privado y, por consiguiente, el aumento del uso de un transporte público no contaminante.	
En el diseño de la intervención, ¿se ha explicitado la base científica, evidencias o buenas prácticas que fundamenten que los programas y acciones previstas tendrán posibilidades de lograr los objetivos?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	
El benchmarking que se realiza en el apartado 10 (páginas 177 a 179), que compara el área metropolitana con los de las ciudades de Valencia y Sevilla, incide en las condiciones de las áreas, pero se limita a dar datos sin analizar buenas prácticas que puedan respaldar el diseño de la intervención.	
Respuesta: En el apartado 10 tan solo se recoge y expone las conclusiones extraídas del Benchmarking, pero estas son recogidas por el DAFO y tratadas como parte del diagnóstico final respaldando las líneas estratégicas, la construcción de escenarios y la definición de objetivos.	
¿Existe un cronograma de programas y/o acciones?	

Bloque B: Evaluabilidad del diseño	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	
No se incluye ningún cronograma que integre los programa y/o acciones del Plan. Únicamente se señala el periodo de 2023 a 2030 como referencia.	
Respuesta: Al ser un plan de carácter estratégico se contemplan dos horizontes (2023/2030), que son los que se marcan en el cronograma para la implantación de sus actuaciones. Un cronograma más detallado de las medidas o actuaciones dependerá de los organismos competentes para cada una de ellas y de un estudio exhaustivo de cada proyecto concreto. Si bien cabe destacar que, al tratarse de medidas que se alimentan unas de las otras, los organismos responsables deberán coordinarse para que el proceso de implantación del plan se realice con sentido.	
¿Se especifica la población beneficiaria de los programas y/o acciones a desarrollar?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
En el desarrollo de cada programa incluido en el Plan (páginas 206 a 213) se especifica la población beneficiaria, que es la "población de todos los municipios que componen el Área Metropolitana: 1.046.829 hab".	
Respuesta: De acuerdo.	
¿Están cuantificados los recursos financieros?	
Evaluación	Sí

Bloque B: Evaluabilidad del diseño	
Evidencias aportadas por el IAAP	
En las páginas 197, 198 y 199 se especifican los presupuestos para cada uno de los escenarios, siendo estas cantidades resultado del análisis coste-beneficio realizado. Asimismo, en la página 232 se incluye una tabla con la inversión total correspondiente a la implantación del Plan.	
Respuesta: De acuerdo.	
¿Está definida la gobernanza del plan?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
El apartado 6 (páginas 27 a 29) está dedicado a la gobernanza, indicando las instituciones públicas que han colaborado en la redacción del Plan, así como las prácticas de participación con agentes y colectivos interesados.	
Respuesta: De acuerdo.	
¿Se contemplan programas o acciones de igualdad de género y/o acciones positivas coherentes con las brechas y desigualdades detectadas en el diagnóstico?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	
En la página 139 se establece como objetivo aumentar la participación de la mujer en el uso de la bicicleta y aumentar el uso de transporte público por parte de los hombres. Por otra parte, en la página 188, la línea estratégica V incluye dentro de las actuaciones un punto en el que se	

Bloque B: Evaluabilidad del diseño	
destaca "especial énfasis en el género femenino" (el cuarto punto: campañas de información y concienciación). Sin embargo, se considera que no se le da suficiente presencia a la perspectiva de género en cuanto a programas y/o acciones a implementar.	
Respuesta: Las actuaciones propuestas por este plan van enfocadas a toda la población, sin diferenciaciones, sin desigualdad de género. Busca el bien común de los habitantes del área metropolitana.	
En caso de haberse identificado problemas, necesidades y retos relacionados con la sostenibilidad ambiental, ¿la estrategia cuenta con objetivos desde la perspectiva verde?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
Tanto los objetivos estratégicos como los objetivos específicos incorporan la perspectiva verde. A título ilustrativo, se puede presentar como ejemplo el OE5: Implantar un modelo de movilidad racionalizando las infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático.	
Respuesta: De acuerdo.	
¿Es el diseño de la acción pública coherente con la situación de partida, claro en sus planteamientos, objetivos y acciones previstas? ¿Se considera viable?	
Evaluación	Se hace aportación
Evidencias aportadas por el IAAP	

Bloque B: Evaluabilidad del diseño

Si bien el diseño de la acción del Plan es coherente con la situación de partida porque responde al diagnóstico realizado, existe cierta confusión a la hora de presentar las medidas y acciones previstas: se recogen a través de líneas estratégicas, programas, escenarios y actuaciones concretas, lo que no facilita la comprensión del diseño de acción. Tampoco se incluye un cronograma que represente gráficamente la acción del Plan y que muestre la secuencialidad de los programas definidos, elemento que aportaría una visión integrada y que permitiría obtener una mejor comprensión de la viabilidad de la acción propuesta.

También podrían relacionarse de manera expresa aquellos problemas, necesidades y retos que se quieren abordar a través de los programas del Plan, de manera que se integren estos elementos y queden claras las cuestiones que serán objetivo de cada programa previsto.

Respuesta: Durante todo el desarrollo del plan se ha llevado a cabo una metodología secuencial: Diagnóstico - Objetivos - Líneas estratégicas – Escenarios – Evaluación. En primer lugar, se ofrece una detallada caracterización del entorno y un completo diagnóstico de la situación, aclarando cómo se ha obtenido y en qué ha consistido (análisis territorial y socioeconómico, análisis del sistema de transporte, análisis de movilidad, evento participativo, etc...) con el que se identifican claramente justificados los problemas, las necesidades y los retos existentes en el área. Estos dan lugar a una realidad que se quiere alcanzar y, por tanto, a unos objetivos a conseguir. Estos objetivos son encauzados a través de unas líneas estratégicas que vuelven a relacionarse con los aspectos

Bloque B: Evaluabilidad del diseño

diagnosticados, puede verse en el apartado 12.3. A partir de estas vinculaciones y en continua secuencia de los resultados, se construyen los diferentes escenarios planteados. Por último, los programas del plan se introdujeron para concentrar por paquetes las actuaciones con una misma temática, atribuyéndoles un presupuesto y vinculándoles unos objetivos por paquetes. Aunque no tienen sentido las actuaciones de un programa sin las de los demás programas, puede decirse que contribuyen en menor o mayor medida, directa o indirectamente, a los objetivos que se quieren conseguir.

Elementos de mejora del diseño

Evaluación	Se aportan mejoras
------------	--------------------

Evidencias aportadas por el IAAP

Se plantean los siguientes elementos de mejora:

- Relación directa entre las líneas estratégicas del Plan y los problemas, necesidades y retos identificados en el diagnóstico. En concreto se señala que este ejercicio se podría plantear a partir de la tabla de la página 244, pero relacionando objetivos con problemas, necesidades y retos y posteriormente con líneas estratégicas y/o programas concretos (en vez del análisis DAFO y los criterios incluidos), de forma que se integraran estos elementos. También se indica que la inclusión de esta tabla podría incluirse en apartados anteriores para facilitar la lectura y la comprensión de los diferentes apartados del Plan.
- Mayor presencia y abordaje de la perspectiva de género.

Bloque B: Evaluabilidad del diseño

- Mayor diferenciación entre los objetivos estratégicos y específicos del Plan.
- Referencias que establezcan una jerarquía entre los objetivos definidos.
- Análisis de buenas prácticas que fundamenten los programas y las acciones previstas en el Plan.
- Definición de un cronograma que refleje la secuencialidad de las medidas y acciones previstas en el Plan.
- Delimitación temporal de los programas propuestos de forma individual (ya que se señala en el Plan el periodo de 2023 a 2030 como referencia).

Respuesta:

- El DAFO recoge todos los aspectos resultantes del diagnóstico final, de donde forma parte la identificación de problemas, necesidades y retos. El DAFO se encuentra vinculado con las líneas estratégicas, los objetivos, los criterios y los indicadores en el apartado 14.2.7.
- Durante todo el análisis tanto socioeconómico como de movilidad se ha detallado la participación por género, pero no se ha encontrado ninguna disparidad destacable entre los problemas percibidos que haya que abordar con especial trato.
- Los objetivos estratégicos son los que definen las intenciones del plan y a partir de estos objetivos estratégicos se fijan los objetivos

Bloque B: Evaluabilidad del diseño

específicos que medirán el efecto de la implantación del mismo. Este aspecto queda definido en el apartado 12.2.

- La jerarquía está definida en el apartado 12.2. Objetivos del PTMAM.
- En el apartado 6.2 Buenas prácticas en la participación de interesados/as, se puede consultar esta información. Aún más desarrollada se puede encontrar en el Anexo IV – Jornada Participativa.
- Al ser un plan de carácter estratégico se contemplan dos horizontes (2023/2030), que son los que se marcan en el cronograma para la implantación de sus actuaciones. Un cronograma más detallado de las medidas o actuaciones dependerá de los organismos competentes de cada una de ellas y de un estudio exhaustivo de cada proyecto concreto. Si bien cabe destacar que, al tratarse de medidas que se alimentan unas de las otras, los organismos responsables deberán coordinarse para que el proceso de implantación del plan se realice con sentido.
- La delimitación temporal de los programas debe ser igual para todos, ya que todas las actuaciones que recogen cada uno de ellos forman parte del escenario del plan y solo tienen sentido si se aplican todas las actuaciones del escenario ya que el impacto esperado es gracias a la sinergia entre ellas. Si bien cada actuación se le vincula un horizonte en función de la dificultad de implantación y la prioridad.

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
¿Todos los objetivos tienen asignados indicadores bien definidos?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
En la página 244 se ofrece una visión de los objetivos del Plan y cómo se alinean con los elementos definidos en el análisis DAFO, los criterios y los indicadores establecidos.	
Respuesta: De acuerdo.	
Los indicadores de impacto, ¿son relevantes y permiten medir los objetivos estratégicos?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	
Los indicadores de impacto se incluyen en la página 242 como "indicadores aplicados a la situación actual" y son relevantes. Sin embargo, podrían explicitarse los plazos de medición y los niveles que se esperan alcanzar a través de la implantación del Plan.	
Respuesta: Los plazos de medición se encuentra definidos en el apartado 14 y los niveles que se esperan alcanzar en el apartado 13.3.2.	
Los indicadores de resultados, ¿son relevantes y permiten medir los objetivos de los programas?	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
Hay confusión entre los indicadores de impacto y los indicadores de resultado. Los indicadores de resultado definidos, en algunos casos, son realmente indicadores de impacto ya que tienen un carácter muy genérico y hacen referencia a los objetivos estratégicos del Plan (cuestión en la que también existe confusión, ya que los objetivos específicos se pueden confundir con los estratégicos por ser muy generales). Por lo tanto, no permiten medir los resultados de los programas. Un ejemplo de ello sería el indicador del programa P1 "Viajes en modos motorizados en el Área Metropolitana de Málaga", que tiene como objetivos específicos "Reducir el transporte en modos motorizados, específicamente en vehículo privado y moto" e "Incrementar los desplazamientos en modos no motorizados" (páginas 206 a 208).	
Respuesta: Como se menciona en el ejemplo del P1, el volumen de viajes en modos motorizados en el Área Metropolitana de Málaga no es un indicador genérico, es específico. De hecho, es la información más detallada que nos va a poder dar el modelo de transporte.	
Por otro lado, los objetivos específicos no pueden ser confundibles con los estratégicos, ya que los objetivos específicos son cuantificables y miden el impacto. Los objetivos estratégicos solo definen qué intenciones se tienen y qué realidad se quiere alcanzar, son cualitativos.	
Los indicadores de realización, ¿son relevantes y permiten medir las acciones a desarrollar?	
Evaluación	No

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
Evidencias aportadas por el IAAP	
Los indicadores de realización que se indican en el Plan (apartado 12.7, Programas de Actuación, páginas 208, 211 y 213) realmente constituyen indicadores de impacto, ya que no indican acciones a realizar por parte de los organismos responsables del Plan, sino formas de medida para valorar los impactos del mismo (por ejemplo: Participación del vehículo privado en los modos motorizados).	
Respuesta: De acuerdo. Se modifica la redacción de los indicadores de realización para darle un sentido más adecuado y encaminado al seguimiento de la implantación del plan.	
¿Se prevé la desagregación por sexo de los indicadores relativos a personas?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	
En la página 241 se incluyen indicadores para la movilidad desde una perspectiva de género y en la página 243 de incluyen dos indicadores desagregados por sexo (I7 e I8). Sin embargo, en proporción a todos los indicadores relativos a personas incluidos en el Plan, se estima que no se han desagregado lo suficiente por sexo los indicadores relativos a personas.	
Respuesta: Los indicadores de impacto de este plan, que pretende principalmente promover el transporte público y disminuir el uso del vehículo privado, ya introducen la diferenciación por género. Por tanto, se	

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
considera completo el seguimiento de la participación de ambos géneros en cada uno de estos modos.	
¿Hay indicadores de género (índice de feminización, brecha de género, Índice de presencia relativa de hombres y mujeres (IPRHM))?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
En la página 64 se hace referencia al índice de feminización del censo de conductores, mientras que en la página 137 (tabla 58) se incluye el Índice de Presencia Relativa de Hombres y Mujeres (IPRHM) respecto a la movilidad metropolitana no motorizada.	
Respuesta: De acuerdo	
En caso de haberse formulado objetivos relacionados con la perspectiva verde, ¿se han contemplado indicadores de permitan su medición?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
Como se señala en la página 241, los indicadores ambientales específicos se encuentran definidos en el anexo VIII (Estudio Ambiental Estratégico). Como también se señala en la página, todos estos indicadores están encaminado a alcanzar los objetivos estratégicos principales del Plan. Se considera que podrían incluirse estos indicadores en el Plan (en las fichas de programas, por ejemplo) en vez de incluirse únicamente en el anexo VIII.	
Respuesta: De acuerdo.	

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
¿Se especifican las fuentes de información que alimentarán los indicadores planteados?	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	
No se definen en el Plan fuentes de información destinadas a alimentar los indicadores planteados.	
Respuesta: Esta información se encuentra en el apartado 14.2.6. Indicadores aplicados a la situación actual de movilidad.	
¿Existe diversidad de técnicas de recogida de información?	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	
No constan en el Plan evidencias al respecto.	
Respuesta: Queda constancia en el plan las diferentes técnicas realizadas: análisis documental, técnicas participativas, Benchmarking, encuesta domiciliaria, análisis coste beneficio, análisis multicriterio, etc.	
¿Se explicita quién tiene la responsabilidad de facilitar y/o recoger la información?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	
En la página 240 se hace referencia en el apartado 14, Sistema de Seguimiento y Evaluación a lo siguiente: "Con respecto a los responsables de recoger estas mediciones y de controlar la implantación de las	

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
diferentes medidas, se vincula la responsabilidad a la Junta de Andalucía y al Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga". Como puede observarse, esta información es muy poco concreta.	
Respuesta: De acuerdo. Se desarrolla y detalla más este apartado.	
¿Existe información accesible, clara, fiable y suficiente para el seguimiento y la evaluación?	
Evaluación	Se hace aportación
Evidencias aportadas por el IAAP	
A pesar de que existe suficiente información para el seguimiento y la evaluación del Plan, se considera que el sistema definido podría mejorar en determinados aspectos como es el caso de los indicadores. La forma de presentar los diferentes indicadores puede generar cierta confusión por su redacción (ya que los de realización están redactados de forma que miden resultados o impacto de las medidas) y por la estructura del plan, ya que se considera que se podría mejorar la manera de presentar los indicadores en los apartados concretos en los que se incluyen (concentrándolos en un mismo apartado en el que se desarrollen y se relacionen directamente con los objetivos correspondientes).	
Es de destacar asimismo que no se especifican medios de información a la ciudadanía sobre los avances del Plan, no se mencionan las fuentes de información que alimenten los indicadores planteados y no se concreta información suficiente acerca de la responsabilidad de facilitar y/o recoger la información para el seguimiento y evaluación del Plan.	

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
Respuesta: De acuerdo. Se desarrolla y detalla más este apartado.	
Elementos de mejora de los sistemas de información y evaluación	
Evaluación	Se aportan mejoras
Evidencias aportadas por el IAAP	
<p>Se plantean los siguientes elementos de mejora:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revisión de la definición de los indicadores: la tipología de indicadores no corresponde con la redacción y carácter de estos. En el caso de los indicadores de realización, atendiendo a cómo están presentados en el Plan, tienen carácter de impacto o de resultado. En el caso de los indicadores de resultado, se considera que guardan relación con los objetivos estratégicos, por lo que no serían de resultado, sino de impacto. Se señala también que en la página 213 la redacción de los indicadores de realización coincide con la de los indicadores de resultado, siendo el contenido de estos apartados el siguiente: “Disminución de las toneladas de CO2 equivalentes emitidas en el transporte metropolitano”. • Inclusión de los indicadores en un mismo apartado que facilite su comprensión. En el Plan se encuentran algo dispersos y eso puede generar confusión. • Especificación de los responsables de facilitar la información, ya que las referencias sobre esta cuestión son muy genéricas. • Definición de fuentes de información que alimenten a los indicadores planteados. 	

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación
<ul style="list-style-type: none"> • Adición de medios de información orientados a la ciudadanía.
Respuesta:
<ul style="list-style-type: none"> • De acuerdo. Se modifica la redacción de los indicadores de realización para darle un sentido más adecuado y encaminado al seguimiento de la implantación del plan. Con respecto a los indicadores de resultados y de impacto, son indicadores diferentes. Los primeros miden el resultado detallado que obtenemos de los parámetros de los que disponemos y los segundo el impacto que conseguimos con la aplicación del plan. • Creemos que los indicadores de realización y de resultados están más encaminados y vinculados a los programas que al plan en sí. El plan debe tener unos indicadores claros y precisos del impacto que consigue. • Se mejora y detalla el apartado del sistema de seguimiento y evaluación, en concreto los responsables del comité. • Esta información se encuentra en el apartado 14.2.6. Indicadores aplicados a la situación actual de movilidad. • Se mejora y detalla el apartado del sistema de seguimiento y evaluación, en concreto los medios de información y la divulgación.

Bloque D: Evaluabilidad del contexto	
¿Está definido un mecanismo para el seguimiento y la evaluación?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
<p>En el apartado 14, Sistema de seguimiento y evaluación (páginas 240 a 250), se señala que como mecanismo de seguimiento y evaluación se plantea un informe anual que debe recoger la batería de indicadores que tengan cadencia anual.</p> <p>Además, se define un comité para el seguimiento de la aplicación del Plan en el periodo previsto y se señala que las reuniones de seguimiento y coordinación serán cada 6 meses para garantizar la implantación de medidas (página 249).</p>	
Respuesta: De acuerdo.	
¿El sistema de seguimiento y evaluación cuenta con los medios humanos y materiales necesarios para su funcionamiento?	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	
<p>Aunque se indican los organismos que componen el comité de seguimiento mencionado en la respuesta anterior (página 249), no se especifican los medios humanos y materiales que serán destinados a las funciones de seguimiento y evaluación.</p>	
Respuesta: De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.	

Bloque D: Evaluabilidad del contexto	
¿Hay un cronograma para el seguimiento y evaluación, que incluye cuando se realizará la evaluación y los informes a entregar?	
Evaluación	Sí
Evidencias aportadas por el IAAP	
<p>En la página 250 se añade un cronograma para el seguimiento y evaluación del Plan.</p>	
Respuesta: De acuerdo.	
¿Se prevé la participación de las partes interesadas en el sistema de seguimiento y evaluación?	
Evaluación	En parte
Evidencias aportadas por el IAAP	
<p>En las páginas 249 y 250 se incluyen referencias sobre la participación en el seguimiento y en la evaluación de partes interesadas a través del comité de seguimiento y evaluación, que está compuesto por la Dirección General de Movilidad, el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga y los Ayuntamientos (en representación de todos los municipios), además de representantes de la Secretaría General de Infraestructura, Movilidad y Ordenación del Territorio y de la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático.</p> <p>No obstante, todas las partes mencionadas son órganos de la administración, no se contempla la participación de otros agentes interesados.</p>	

Bloque D: Evaluabilidad del contexto	
Respuesta: De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.	
¿Está previsto un sistema de seguimiento y evaluación a disposición de la ciudadanía?	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	
No se incluyen referencias que indiquen que se le dará publicidad al mecanismo de seguimiento y evaluación definido en la página 240. De igual manera, sobre las tareas y reuniones del comité de seguimiento (página 249) tampoco se añade ninguna referencia acerca de si se pondrán a disposición de la ciudadanía o no.	
Respuesta: De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.	
¿Está previsto un procedimiento de transparencia durante la implementación y/o evaluación del Plan que permita que las partes interesadas tengan información del desarrollo del Plan?	
Evaluación	No
Evidencias aportadas por el IAAP	
No hay evidencias en el Plan. No se especifica ningún momento en el que se comuniquen los resultados y avances observados.	
Respuesta: De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.	

Bloque D: Evaluabilidad del contexto	
¿Existe información accesible, clara, fiable y suficiente para el seguimiento y la evaluación compromiso firme con la evaluación? ¿Se cuenta con los recursos necesarios? ¿Se van a difundir los resultados?	
Evaluación	Se hace aportación
Evidencias aportadas por el IAAP	
Considerando que se han establecido indicadores, que se ha establecido un mecanismo de seguimiento y evaluación y que se han indicado los organismos responsables de estas funciones, se entiende que existe cierto compromiso con la evaluación. Pese a ello, no se profundiza acerca de los recursos humanos y materiales que se van a emplear en las tareas de seguimiento y evaluación, como tampoco en las cuestiones relativas a las fuentes de información que serán utilizadas y los medios de difusión de los resultados que se vayan observando sobre las medidas y acciones previstas en el Plan. Por lo tanto, se observa un margen amplio de mejora en la definición del sistema de seguimiento y evaluación.	
Respuesta: De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.	
Elementos de mejora del contexto institucional	
Evaluación	Se aportan mejoras
Evidencias aportadas por el IAAP	
Se plantean los siguientes elementos de mejora: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Añadir información más detallada sobre los recursos humanos y materiales que se van a destinar al seguimiento y la evaluación. 	

Bloque D: Evaluabilidad del contexto

- Incluir medios de información dirigidos a la ciudadanía para informar sobre los análisis realizados y los avances observados.
- Añadir las fuentes de información que se utilizarán para las tareas de seguimiento y evaluación del Plan.
- Contar con mecanismos de participación ciudadana en el seguimiento y evaluación.
- Por último, se sugiere la colaboración de un comité técnico que realice funciones de explotación de datos, síntesis de información, redacción de informes, etc.

Respuesta:

- De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.

6. Resoluciones en informes de incidencia

El objetivo de esta sección es definir el conjunto de comentarios recibidos de organismos oficiales respecto a la entrega del mes de mayo de 2022 de la Versión Final del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

6.1. Informe de Incidencia Territorial (IIT)

6.1.1. Recepción del Informe

A 13 de julio de 2022, la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo remite al promotor el informe sobre la incidencia en la ordenación del territorio del proyecto de referencia, emitido en virtud de lo establecido en el artículo 49.4 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, y de conformidad con el artículo 5.2.d) del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

6.1.2. Resolución incluida en el Informe

Conforme con la propuesta de informe elaborada por el Servicio de Planificación Subregional del Litoral, que se adjunta, **se informa favorablemente el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.**

Plan de Movilidad Sostenible, con sujeción a las consideraciones expresadas en el citado informe.

6.1.3. Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMAM

A continuación se describen, de forma sintética, el conjunto de comentarios que se incluyen en la propuesta de mejora del PTMAM sobre la incidencia en la ordenación del territorio, así como las consideraciones que se han incluido en los documentos de la “Versión Final” del Plan y los respectivos anexos.

1. ***Propuesta 1 IIT:*** *Los planes con incidencia en la ordenación del territorio deben incluir además de la expresión territorial del análisis y diagnóstico del sector, los objetivos territoriales a conseguir y la justificación de la coherencia de sus contenidos con el POTA y con las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que les afecten.*

Respuesta: *Además de los contenidos ya incluidos en el “Anexo I-Previsión de Planes Vigentes”, en la Versión Final del PTMAM se han clarificado los objetivos generales de los planes de ordenación del territorio en el ámbito (POTA, POTAUM, POT de la Costa Oriental-Axarquía de la provincia de Málaga, y POT de la Costa Occidental de la provincia de Málaga), la coherencia con los objetivos del PTMAM y las principales actuaciones consideradas en el Escenario del Plan. Dichas aclaraciones se pueden encontrar en la sección “12.3 Coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial”,*

y en la sección “13.2. Listado de actuaciones del PTMAM” de la Versión Final del PTMAM.

2. **Propuesta 2 IIT:** El PTMAM incluye un capítulo “Análisis de la situación actual”, que define el ámbito territorial del plan a partir de los municipios que forman parte del Consorcio de Transportes, por un lado, y los que forman parte del POT de la aglomeración urbana de Málaga, por otro. Debe clarificarse que en el ámbito del Plan se integran municipios incluidos en otros ámbitos subregionales, Fuengirola y Mijas en la Costa del Sol Occidental, y Colmenar en la Axarquía (costa del sol oriental).

Respuesta: En el capítulo “7.1. Ámbito Territorial” de la Versión Final del PTMAM se ha incluido una aclaración del ámbito territorial de pertenencia de los municipios de Mijas, Fuengirola y Colmenar.

3. **Propuesta 3 IIT:** El PTMAM carece de un apartado específico sobre la justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, con el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga, con el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Oriental-Axarquía de Málaga y con las previsiones del Borrador del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de Málaga. La Norma 173 del POTA determina que los planes con incidencia en la ordenación del territorio deberán contener, en sus respectivas Memorias, un capítulo expreso que justifique la coherencia de sus propuestas y determinaciones con las estrategias y directrices o recomendaciones de desarrollo territorial establecidas en el POTA y, en su caso,

justificar que las desviaciones contribuyen en mejor manera a los objetivos globales.

Respuesta: solventado en la respuesta del comentario 1

4. **Propuesta 4 IIT:** Se considera conveniente justificar de forma más precisa la coherencia de las actuaciones consideradas en el apartado 13.2 de la versión Final del Plan con las previstas en materia de movilidad por el plan subregional. Asimismo, debería extenderse la reflexión a las previsiones del Borrador del POT de la Costa del Sol para los municipios de Fuengirola y Mijas.

Respuesta: solventado en la respuesta del comentario 1

5. **Propuesta 5 IIT:** Respecto al “Análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía”, el Informe de Incidencia Territorial expresa que en el documento del Plan no se menciona la incidencia sobre el paisaje ni se hace ninguna propuesta encaminada a amortiguar sus posibles efectos negativos ni a potenciar sus valores. En el Anexo del Estudio Ambiental Estratégico sí se incluye una referencia a la “Estrategia del Paisaje” en el apartado de Incidencia sobre la planificación sectorial, aunque apuntando que no se prevé que tenga influencia relevante en el Plan de Movilidad.

Respuesta: se ha incluido, en la sección dedicada al POTA del apartado “12.3 Coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial” de la Versión Final, una mención sobre la adecuación de las actuaciones a preservar el paisaje, disminuyendo y minimizando el impacto sobre el medio ambiente.

En el EsAE se ha modificado el apartado de Incidencia sobre la planificación sectorial que alude a la Estrategia del Paisaje, señalando que influirá en el PTMAM. A pesar de que las actuaciones se desarrollen sobre un entorno ya urbanizado, es necesario tener presente esta Estrategia a la hora de la construcción de nuevos elementos en el paisaje que puedan alterar y/o ocultar partes del mismo, intentando preservarlo y realizar el mínimo impacto posible sobre él.

6. **Propuesta 6 IIT:** Respecto al “Análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga (POTAUM)”, el Informe de Incidencia Territorial expresa que en el documento del Plan se define el sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración y se establecen una serie de objetivos que coinciden con los planteados en el Plan de Transporte, aunque existe un aspecto, contemplado en el artículo 32 del POTAUM, relativo a la Inserción ambiental y paisajística de las infraestructuras de transporte, que no se refleja explícitamente en ninguno de los apartados del PTMAM.

Respuesta: *se ha incluido, en la sección dedicada al POTAUM del apartado “12.3 Coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial” de la Versión Final, una mención sobre la adecuación de las actuaciones a preservar el paisaje, disminuyendo y minimizando el impacto sobre el medio ambiente.*

7. **Propuesta 7 IIT:** Respecto al “Análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de Málaga”,

el Informe de Incidencia Territorial expresa que no se plantea la conexión Cala de Mijas con la AP-7.

Respuesta: *Por tratarse el PTMAM de un plan de movilidad sostenible, las principales actuaciones del Plan deben ir orientadas a fomentar el transporte público y la movilidad activa, no la red viaria que, en su caso, haría aún más atractivo el vehículo privado. Por este motivo, el Plan solamente ha considerado las actuaciones viarias de los POT que mejoren el uso de los modos sostenibles (como por ejemplo los tramos por los que discurren líneas de autobús), y en este caso el enlace de la AP-7 desde Cala de Mijas no se ha considerado relevante para este Plan de Movilidad Sostenible. Esta actuación, en la escala de análisis del Plan, no aporta ningún impacto positivo sobre el transporte público ni los modos motorizados.*

6.2. Informe de Evaluación de Impacto en Salud (EIS)

6.2.1. Recepción del Informe

A 26 de agosto de 2022, la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica remite al promotor el informe de Evaluación de Impacto en Salud del PTMAM.

6.2.2. Resolución incluida en el Informe

La Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica concluye que, en líneas generales, el PTMAM va a tener un **impacto positivo en la salud** de la población, , con sujeción a las consideraciones expresadas en el

citado informe, no descartando los posibles impactos negativos derivados el Plan, fundamentalmente en la fase de ejecución, los cuales deberán abordarse teniendo en cuenta la población potencialmente afectada y reduciendo en la medida de lo posible los impactos que se puedan generar.

6.2.3. Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMAM

1. **Propuesta 1 IIT:** Una vez que las actuaciones futuras se lleven a cabo y se ejecuten, debería realizarse un análisis más profundo de la caracterización geográfica de las zonas con poblaciones vulnerables, las cuales serían las que mejorarían más su calidad de vida y facilitarían la posibilidad de cambios en sus estilos de vida, teniendo a su alcance los medios necesarios para ello.

Respuesta: se ha incluido, en el apartado “6. Medidas previstas” del documento de Valoración de Impacto en Salud (VIS), un punto dentro de las medidas adicionales, el cual hace mención sobre la necesidad de analizar de forma más detallada, una vez que las actuaciones se lleven a cabo, la caracterización geográfica de las zonas con poblaciones vulnerables potencialmente afectadas.

2. **Propuesta 2 IIT:** No son tratadas en la VIS las zonas con grupos de población vulnerable, existiendo numerosas zonas vulnerables en el Área de estudio, sí se señalan, las zonas calificadas de desfavorables (ZDI).

Respuesta: se ha incluido, en el apartado “3.3.4. Economía y empleo” una tabla que relaciona los 40 barrios vulnerables que se encuentran dentro del área de estudio.

3. **Propuesta 3 IIT:** No se ha descrito el perfil de la población usuaria de los diferentes medios de transporte, ni la caracterización de la población estacional.

Respuesta: En el documento de VIS se ha señalado las conclusiones del diagnóstico de movilidad, tanto en verano como en invierno, conforme a la información proveniente del Plan. Debido al carácter estratégico del mismo, en los futuros proyectos que desarrollen el PTMAM, se profundizará más en el perfil de la población usuaria de los diferentes modos de transporte, en función de la actuación que se vaya a ejecutar. Respecto a la caracterización de la población estacional, se ha incluido un nuevo punto en el documento, en concreto, el “3.3.5. Turismo y estacionalidad”, el cual hace especial mención a la población estacional o “flotante”.

4. **Propuesta 4 IIT:** Se describen en otros documentos los desplazamientos a servicios sanitarios, educativos, etc., en relación a actuaciones de mejoras puntuales, pero no de forma global en la VIS.

Respuesta: Concretamente, en el determinante “Accesibilidad a servicios sociales, educativos y/o sanitarios” se hace referencia, de forma global, a las mejoras que van a suponer la ejecución de las actuaciones del

PTMAM en cuanto a garantizar que los servicios estén a una distancia asumible a pie o en transporte público.

5. **Propuesta 5 IIT:** *En relación con la participación ciudadana y la evaluación de impacto en salud, no se observa que haya habido una aportación directa de las comunidades afectadas tanto en la identificación de grupos vulnerables como en la identificación del impacto sobre la población ya que, las necesidades, problemas y retos señalados son de tipo técnico, de infraestructuras y de funcionalidad.*

Respuesta: *Se ha contado con la participación ciudadana a través de la difusión de un cuestionario específico de salud y medio ambiente compuesto por dieciocho preguntas para recoger la percepción que la población tiene al respecto de cómo las posibles actuaciones del plan pueden afectar a su salud y al medio ambiente desde diferentes puntos de vista. Además, se incorporaron nueve cuestiones relacionadas con datos demográficos.*

Este cuestionario se envió a principales colectivos implicados y se habilitó en la web propia del presente plan.

Por otro lado, durante las jornadas de participación celebradas en mayo de 2019 en Málaga, se trabajó sobre el plan con la participación de las principales comunidades afectadas cuyas conclusiones y resultados se han recogido tanto en el plan como en la web de información del plan.

6. **Propuesta 6 IIT:** *En el informe se recoge que, a la hora de evaluar el impacto en salud, la valoración únicamente se refiere a la fase de puesta*

en servicio y explotación sin haberse tenido en cuenta la fase de ejecución de las obras, hecho especialmente importante y que se ha de tener en cuenta dado que la incidencia en algunos determinantes es significativamente negativa.

En el informe de evaluación de impacto en salud se detallan algunos determinantes que, con carácter general, deberían evaluarse en la fase de ejecución dada la probabilidad de su ocurrencia y se recomienda que, antes de la puesta en marcha del plan, el promotor realice el análisis de los determinantes detallados, identifique los potenciales problemas, las poblaciones que pueden verse afectadas y tome las medidas correctoras que correspondan.

Respuesta: *Como bien se señala en el informe, no es posible realizar un estudio en profundidad ante la falta de datos aportados por el promotor (las medidas no cuentan con concreción suficiente en términos de alcance, extensión y/o plazos). Por tanto, por no poder exceder la evaluación en detalle que limita el alcance estratégico de este Plan, la valoración de impacto en salud se ha centrado en la fase de uso y no de ejecución. La valoración de los posibles impactos en salud que se puedan generar en la fase de obras debe ser analizada en detalle en los futuros proyectos que desarrollen el PTMAM, como se señala en el documento de VIS.*

Aunque no se haga una evaluación en profundidad en la fase de ejecución de las actuaciones, se ha mencionado en el apartado “6. Medidas previstas”, dentro de las medidas adicionales a tener en cuenta, los determinantes a evaluar en profundidad (emisión de contaminantes, empleo y desarrollo económico, ocupación del territorio y problemas de

accesibilidad y accidentabilidad ligados al tráfico), que marca el informe, en la fase de ejecución de los futuros proyectos que desarrollen el PTMAM, y se refleja la recomendación al promotor de realizar ese análisis en profundidad, identificar los potenciales problemas, las poblaciones que pueden verse afectadas y tome las medidas correctoras que correspondan, antes de la puesta en marcha del Plan.

7. ***Propuesta 7 IIT:*** *Dentro de la fase de puesta en servicio y explotación, la administración considera que se deben analizar en conjunto los impactos asociados a todas las actuaciones del plan, sus objetivos y medidas específicas.*

Respuesta: *Debido al carácter estratégico del Plan, los impactos se han tratado, en vez de por actuaciones, por determinantes, y en cada uno de los determinantes, se han ido señalando aquellas actuaciones que pueden influir en cada uno de ellos. De esta forma, se ha considerado que se puede recoger, de forma general, aquellos impactos potenciales, ya sean negativos como positivos. El hecho de tratar de nuevos los impactos por actuaciones, puede resultar reiterativo.*

En cuanto a sus objetivos y medidas específicas, de nuevo, se han señalado de forma general, atendiendo a las limitaciones que puede plantear un marco estratégico de planificación. En el apartado de “6. Medidas previstas” se ha señalado que, antes de la puesta en marcha del plan, el promotor realice un análisis profundo de algunos determinantes con mayor probabilidad de ocurrencia, y será ahí donde, conociendo con más detalle los proyectos de las actuaciones a realizar,

se especifiquen los impactos y las medidas específicas para paliarlos, en caso de que estos sean negativos.

8. ***Propuesta 8 IIT:*** *En el informe se recogen los principales impactos favorables que pueden derivarse en la fase de puesta en servicio y explotación del Plan, mencionando aquellas medidas más demandadas por la población, haciendo alusión a la información reflejada en el documento de VIS, y aportando algunas observaciones más, como beneficios y contribuciones de las actuaciones a la población.*

Respuesta: *Las observaciones recogidas en el informe se han mencionado en cada uno de los determinantes correspondientes, ampliando la información ya existente.*

9. ***Propuesta 9 IIT:*** *La administración entiende que la puesta en marcha del Plan va a suponer un beneficio global para la población del ámbito de estudio, señalando que para optimizar estos impactos se recomienda que se prioricen las medidas que favorezcan los impactos favorables y, en especial, aquellas que se dirijan a un mayor número de personas, las que reduzcan las inequidades existentes favoreciendo a las poblaciones más vulnerables y aquellas medidas más demandadas desde la población.*

Respuesta: *La recomendación de optimización y priorización de estas medidas se ha señalado en un nuevo apartado “6.1. Priorización de actuaciones”, como una medida prevista a tener en cuenta antes de la puesta en marcha del PTMAM.*

10. **Propuesta 10 IIT:** Además de recomendar que se prioricen actuaciones, se recomienda que, desde el punto de vista de la salud, se prioricen según una serie de criterios, los cuales se enumeran en el informe.

Respuesta: Los criterios enumerados se incluyen en el documento de VIS dentro de un nuevo apartado “6.1. Priorización de actuaciones”.

11. **Propuesta 11T:** En cuanto a la valoración de las potenciales ganancias en salud, se recomienda que en la evaluación intermedia y/o final se realicen estimaciones de ganancia en salud con los indicadores propuesto en el documento de VIS.

Respuesta: *Esta recomendación se menciona al final del apartado “7. Seguimiento del Impacto sobre la salud”.*

12. **Propuesta 12T:** En el informe se enumeran una serie de indicadores que la administración considera interesantes para comprobar el cumplimiento de las previsiones y objetivos de salud, así como para valorar las desviaciones que se produzcan.

Respuesta: Los indicadores que se proponen son los mismos que ya están incluidos en el documento de VIS, salvo el de reparto modal.

6.3. Informe de sobre la Declaración Ambiental Estratégica (DAE)

6.3.1. Recepción del Informe

A agosto de 2022, se traslada la Resolución por la que se emite la declaración ambiental estratégica, que pone fin al procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria del citado instrumento de planificación.

6.3.2. Resolución incluida en el Informe

La Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático, como órgano ambiental competente en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y de conformidad con lo establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, **resuelve este procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria con el siguiente pronunciamiento: no se prevén efectos negativos significativos sobre el medio ambiente procedentes de la ejecución del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible**, siempre que se ejecute conforme a las medidas de integración ambiental establecidas en el estudio ambiental estratégico y conforme a la presente declaración ambiental estratégica.

6.3.3. Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMAM

1. **Propuesta 1 IIT:** En el capítulo 7 del EsAE se aportan tres escenarios posibles basándose en la aplicación de dos metodologías: un análisis Coste-Beneficio y un análisis multicriterio. La primera analiza únicamente la viabilidad económica de los tres escenarios, no considerándose apropiada para analizar la viabilidad ambiental. La segunda los evalúa atendiendo a una serie de criterios entre los que la componente ambiental es reducida, por lo que no se estima adecuadamente aplicada. Por tanto, se considera que el escenario elegido no ha tenido en cuenta todos los factores ambientales que la ley GICA considera integrantes del medio ambiente.

Respuesta: La metodología aplicada en la evaluación de alternativas ha seguido un procedimiento estandarizado y ampliamente utilizado para el análisis y selección de escenarios de un Plan de transportes de carácter metropolitano, y focalizado en impulsar la movilidad sostenible. En este sentido, el promotor considera adecuado el tratamiento de los criterios ambientales aplicados en el método de evaluación, al estar integrados solidariamente con otros indicadores de medición y análisis, y coordinados con los factores ambientales que define la GICA al nivel de planificación estratégico del Plan.

- En primer lugar, el Análisis Coste Beneficio (ACB) formulado en el Plan sigue el enfoque metodológico de la “Guía para Análisis Coste Beneficio editada por la Comisión Europea”, en la que se **integran indicadores medioambientales** para

evaluar la rentabilidad de las actuaciones, no solo económicamente, sino social y ambientalmente. En el ACB se evalúa en impacto del Plan considerando la contaminación del aire, cambio climático (incluida la contaminación indirecta de generación de energía, o Well-to-Tank), la contaminación acústica y la accidentalidad.

Todos estos indicadores se han monetarizado según los estándares aplicados en la Guía de la Comisión Europea, y por tanto integran las externalidades en el medio ambiente en la rentabilidad del Plan.

- Por otra parte, el Análisis Multicriterio (MCA) también contempla gran parte de indicadores medioambientales en la evaluación y selección de alternativas. Los indicadores relacionados con el medio ambiente son: la TIR (incluye externalidades ambientales), la polución, el cambio climático, los accidentes, el ruido, y la ocupación de suelo, los cuales tienen un impacto significativo en los pesos aplicados en el MCA.

Dado que se trata de un Plan de Transporte Metropolitano, en un marco estratégico de planificación y con actuaciones de movilidad sostenible definidas a una escala macroscópica, se consideran conveniente incluir en el MCA los indicadores anteriormente citados. Así mismo, y por este motivo, otros indicadores ambientales de la GICA (como la calidad del medio hídrico, calidad ambiental del suelo, residuos, etc.),

exceden el alcance de análisis del presente Plan para ser cuantificados particularmente en cada una de las alternativas. En tal caso, su evaluación implicaría prácticamente un proyecto o un estudio independiente, dado el detalle requerido para evaluar las actuaciones con dichos indicadores.

Por lo tanto, la metodología seguida de evaluación de Alternativas se considera apropiada desde el punto de vista del medio ambiente, considerando la escala de planificación metropolitana de análisis.

El punto 7.2.2. del PTMAM incluye el resultado de la alternativa seleccionada partiendo de la valoración de los impactos ambientales del EsAE, complementando los resultados obtenidos en criterios ambientales escogidos en el Análisis Multicriterio (MCA) del Plan. Este resultado engloba más factores ambientales de los que tiene en cuenta el MCA y dando como resultado el mismo escenario seleccionado. Es por ello, por lo que este punto complementa el MCA y da un mayor peso a la componente ambiental.

Respecto a que el escenario seleccionado no haya tenido en cuenta todos los factores ambientales que la ley GICA considera integrantes del medio ambiente, en el Anexo IV de la ley se establece el contenido del EsAE, considerando los probables efectos significativos en el medio ambiente, incluyendo aspectos como la biodiversidad, la población, la salud humana, la fauna, la flora, la tierra, el agua, el aire, factores climáticos, el patrimonio cultural y el paisaje, siendo,

la mayor parte de ellos, tenidos en cuenta en la valoración de los impactos ambientales del PTMAM.

*La ley GICA, en su artículo 36 recoge que se encuentran sometidos a evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes que establezcan el **marco** para la futura autorización de proyectos. Por tanto, el PTMAM constituye el marco para el futuro desarrollo de las actuaciones de movilidad que propone, debiendo realizarse la evaluación ambiental en detalle cuando se vayan a desarrollar estas actuaciones.*

El nivel de alcance de este plan no puede llegar a evaluar todos los factores ambientales que considera la ley GICA, ya que la fase de construcción no se puede evaluar y será, cuando se evalúen los factores ambientales de cada proyecto, tanto en la fase de ejecución como de uso, cuando se incluyan más factores ambientales, como puede ser la posible contaminación de suelos por vertidos o residuos, por ejemplo.

Por este motivo, y por no poder exceder la evaluación en detalle que limita el alcance estratégico de este Plan, en el apartado 5.3 del EsAE se incluye un apartado fundamental que deben considerar los futuros proyectos que desarrollen las actuaciones de movilidad que se encuentran recogidas en el PTMAM. Se trata de un apartado que señala los posibles efectos en ámbitos ambientales concretos, que deben de estudiarse en detalle en los futuros proyectos que se desarrollen, ya que, en ese momento, se contará con los datos

específicos del proyecto y con la información suficiente para realizar evaluaciones ambientales en detalle.

- 2. Propuesta 2 IIT:** *En el capítulo 5 del EsAE se aporta un análisis sistemático de los efectos ambientales positivos y negativos de los 11 paquetes de actuaciones propuestas por el PTM, mediante la aplicación de una metodología de valoración cualitativa que se considera adecuada. No obstante, el uso que se hace de esta metodología compromete sus resultados, ya que los factores naturales y socioeconómicos que establece la GICA se ven ampliados significativamente, principalmente los socioeconómicos, sin una justificación razonada. La ampliación de los socioeconómicos supone que la valoración global de las actuaciones con efectos negativos sobre los factores naturales se reducen o se compensan con los positivos de los numerosos factores socioeconómicos ampliados.*

Respuesta: *Al final del capítulo 5.1 del EsAE se justifica que, efectivamente, existe una elevada proporción de factores socioeconómicos, muchos de ellos focalizados en la movilidad, en torno a la cual gira el PTMAM. Esto es debido al carácter estratégico del Plan, el cual está orientado a un fin y plantea para ello una serie de actuaciones a proyectar en un futuro y deben ser los proyectos que lo desarrollen los que identifiquen y valoren, de una manera más detallada y específica, los factores ambientales que pueden ser afectados, ya que se contaría, para ese momento, con unos datos más concretos de la actuación a valorar. En definitiva, el medio*

socioeconómico es una parte fundamental en un Estudio Ambiental Estratégico, ya que muestra una idea general de la repercusión que el Plan pueda tener en el ámbito de actuación y, sobre todo, en la población a la que va destinada. Por tanto, en la identificación y valoración de los impactos ambientales, se ha querido dar una proporción lo más equitativa posible a los factores tanto ambientales como socioeconómicos para reflejar la importancia de ambos medios en un Estudio Ambiental Estratégico como el desarrollado.

7. Resoluciones finales

El objetivo de esta sección es definir el conjunto de observaciones y resoluciones finales recibidas de organismos oficiales previa la entrega definitiva del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, como Versión Final del mes de marzo de 2023.

7.1. Informe de Cultura

La Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, a través de su Delegación Territorial de Cultura en Málaga, comparte, en marzo de 2023, un informe preceptivo de valoración del PTMAM, en materia de consideración del Patrimonio Histórico y promoción cultural.

Dicho informe concluye que, *“analizado el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, Documento para la Aprobación Inicial, se informa de forma FAVORABLE, ya que consideramos adecuadas las alegaciones presentadas y que se recogen en la documentación técnica”*.

7.2. Informe de Coherencia con la planificación económica general de la Junta de Andalucía

La Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos, a través de la Delegación General de Planificación, Política y Financiera, desarrolla, en el marco del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, el Informe de Coherencia con la Planificación Económica General de la Junta de Andalucía.

Para verificar la coherencia del Plan con la planificación económica general de la Junta de Andalucía, dicho informe toma como referencia la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027 (ETEA).

Tras la evaluación del documento del Plan, dicho informe concluye que *“los objetivos específicos y las actuaciones de ellos derivados se encuentran relacionadas con dos de las Áreas Estratégicas de la ETEA: “2. Sostenibilidad”, y “3. Conectividad”*”. Por ello, el informe preceptivo de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos determina que el *“Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible” es coherente con la planificación económica general de la Junta de Andalucía”*.

7.3. Observaciones de la unidad de igualdad de género

La Unidad de Igualdad de Género, de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, propone una serie de observaciones al Informe sobre el Impacto de Género en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, el cual fue realizado directamente por la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

En este sentido, la Unidad de Género realiza observaciones de carácter positivo en materia de las desigualdades identificadas en el Plan, la transversalidad del principio de igualdad que se formula, y las medidas incorporadas para garantizar la igualdad en el Plan.

No obstante, y sin perjuicio de la valoración positiva de las medidas expuestas, la Unidad de Género propone otras actuaciones que desde la perspectiva de género se podrían incluir en el Plan.

1. **Propuesta 1:** *En el apartado 14. Sistema de Seguimiento y Evaluación del Plan, se indica que la implantación del Plan implica un cambio de los hábitos en la movilidad de la población. Estos hábitos se cuantificarán a través de indicadores de movilidad y con el control de estos indicadores se comprobará el cumplimiento de los objetivos y el grado de implantación de las medidas y su eficacia. Entre los grupos de indicadores se encuadra, en su apartado 14.2.3, el de Indicadores para la movilidad desde una perspectiva de género. Si bien se valora positivamente esta inclusión, se sugiere la posibilidad de añadir la desagregación por sexo en los Indicadores para la movilidad metropolitana no motorizada, los Indicadores para la movilidad metropolitana motorizada y los Indicadores para la movilidad en la ciudad de Málaga. De esta forma se podría evaluar de forma más global y completa el resultado que la ejecución del Plan tendrá en el ámbito de la igualdad de género.*

Respuesta: *Los indicadores descritos en el apartado 14.2.3 de la Memoria se han adaptado acorde a los comentarios expuestos, desagregando cada uno de los indicadores por sexo.*

2. **Propuesta 2:** *En el apartado 14.3 Órganos de gestión de seguimiento y evaluación del Plan, se contemplan como órganos encargados de las actuaciones de supervisión a un Comité Técnico y un Comité de*

Dirección. Al respecto, debemos recordar lo establecido en el artículo 11 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía en relación con la representación equilibrada de mujeres y hombres en la composición de los órganos colegiados.

Respuesta: *Se ha matizado dicho apartado consecuentemente a los comentarios.*



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DEL ÁREA DE MÁLAGA