

# Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar

## Plan de Movilidad Sostenible



## Anexo M - Consultas realizadas

[VCG]



UNIÓN EUROPEA  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



**Junta de Andalucía**  
Consejería de Fomento,  
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO  
DEL CAMPO DE GIBRALTAR

<b>Índice</b>	
1. Introducción.....	3
2. Comisión de redacción.....	3
2.1. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	4
2.2. Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico .....	7
2.3. Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades.....	9
3. Información Pública y Trámite de audiencia .....	10
3.1. Consejería de Hacienda y Financiación Europea .....	12
3.2. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. DG. de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático. ....	13
3.3. Grupo municipal de Podemos y Asociación Verdemar Ecologistas en Acción. ....	16
3.4. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras.....	20
3.5. Subdelegación de Gobierno .....	21
4. Síntesis del Comité de expertos. ....	23
4.1. Presentación de expertos. ....	23
4.2. Respuesta del comité de expertos. ....	24
4.3. Conclusiones extraídas tras el Comité de expertos .....	30
5. Evaluabilidad .....	31
6. Resoluciones en informes de incidencia.....	48
6.1. Informe de Incidencia Territorial (IIT) .....	48
6.1.1. Recepción Informe.....	48
6.1.2. Resolución incluida en el Informe.....	48
6.1.3. Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMCG .	48
6.2. Informe de Evaluación de Impacto en la Salud (EIS) .....	49
6.2.1. Recepción Informe.....	49
6.2.2. Resolución incluida en el Informe.....	49
6.2.3. Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMCG .	49
6.3. Informe sobre la Declaración Ambiental Estratégica (DAE) .....	50
6.3.1. Recepción Informe.....	50
6.3.1. Resolución incluida en el Informe.....	50
6.3.2. Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMCG .	50
7. Resoluciones finales.....	52
7.1. Informe de Cultura .....	52
7.2. Informe de Coherencia con la planificación económica general de la Junta de Andalucía.....	52
7.3. Observaciones de la unidad de género .....	53

## 1. Introducción.

En primer lugar, se llevó a cabo la Comisión de Redacción durante el mes de abril 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 18 de junio al 20 de agosto) y el de trámite de audiencia (del 05 de julio al 06 de septiembre). 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 Campo de Gibraltar (PTMCG).

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 PTMCG sobre la Versión Final emitida en el mes de abril 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 PTMCG.

## 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
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. (Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía)	No aporta.
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	Aporta.
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico	Aporta.
Consejería de Educación y Deporte	No aporta.
Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo	No aporta.
Consejería de Hacienda y Financiación Europea	No aporta.
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación	No aporta.
Consejería de Presidencia, Administración Pública e Interior	No aporta.
Consejería de Salud y Familias	No aporta.
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 Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible:

- Dentro de apartado 5 “Marco Estratégico” parece oportuno tener en cuenta a nivel regional la Estrategia Andaluza sobre Calidad del Aire, formulada por acuerdo de Gobierno de 19 de abril de 2016, a la vista de las implicaciones entre la movilidad y la contaminación atmosférica y acústica. Así mismo en dicha Estrategia se recogen una serie de medidas relacionadas con la movilidad, concretamente parece oportuno analizar las medidas agrupadas bajo los códigos “TR: tráfico” y “MA: tráfico marítimo”.

De acuerdo, se añade una mención a la Estrategia Andaluza sobre Calidad del Aire.

- En el análisis DAFO expuesto se considera oportuno incluir una oportunidad relacionada con la disminución de la contaminación atmosférica y acústica provocada por la adopción de una modelo de movilidad más sostenible, se propone a modo de sugerencia el siguiente texto: “Disminución de los efectos en salud provocados por la contaminación atmosférica y acústica derivada de la adopción de un modelo de movilidad más sostenible”.

De acuerdo. Se incluye en el DAFO, en la figura 13.2 y en su nomenclatura.

- Con objeto de desarrollar adecuadamente el Objetivo Estratégico n.º 6, se propone, la adopción de un Objetivo Específico relacionado con la disminución de contaminantes más directamente relacionados con el tráfico como los óxidos de nitrógeno o las partículas, la cuantificación de dicho objetivo se podría tomar de la mencionada Estrategia Andaluza de Calidad del Aire. A este respecto este documento contiene una serie de objetivos estratégicos de reducción de varios contaminantes, algunos de los cuales están cuantificados para la zona de la Bahía de Algeciras (NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, PM 10 y PM 2,5).

Los objetivos específicos del Plan tienen que poder medirse mediante los resultados del modelo para el año horizonte, con y sin aplicación del plan, para así evaluar los resultados de aplicarlo. En función de los datos arrojados por el modelo y tratándose estos de un volumen total de desplazamientos, sin aportar tipo de vehículo, combustible, etc. no aportaría ninguna información más específica y real. Solo se trataría de hacer hipótesis sobre un futuro que se desconoce.

Si bien, en el Estudio Ambiental Estratégico (EAE), concretamente en el apartado 4.1.1 *Calidad atmosférica*, se recogen las medidas reales de este contaminante y anteriores a la aplicación del plan para el entorno ambiental de la Bahía de Algeciras y, tal y como se propone en el programa de seguimiento ambiental, lo adecuado será, una vez el plan se haya implantado y se haya dejado actuar, volver a realizar

las mediciones para conocer su evaluación e impacto sobre el entorno.

- En relación con las líneas estratégicas relacionadas con el fomento del transporte marítimo, se debe de establecer la premisa que dicho incremento se hará evitando aumentar los niveles de óxidos de azufre, de partículas inferiores a 10 µm (PM<sub>10</sub>) y de óxidos de nitrógeno, pues el tráfico marítimo tiene importancia en la concentración de estos contaminantes. Las medidas necesarias para evitar el incremento de estos contaminantes a consecuencia del aumento del tráfico marítimo residirán en medidas como una mejora en las especificaciones de los combustibles, en motores navales más modernos y eficientes y la mejora de abastecimiento eléctrico a los buques. Esta contribución del tráfico marítimo a estos contaminantes también se pone de manifiesto en la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire.

En la actualidad no existe ningún servicio marítimo por lo que no se da la posibilidad de aumentarlo ni mejorarlo en especificaciones de los combustibles, motores navales, etc... Lo único referido al transporte marítimo es que se ha planteado un escenario donde se da la posibilidad de la implantación de dicho servicio. Del cual se ha realizado una primera valoración y evaluación, pero no ha obtenido buenos resultados en el proceso de selección por lo que no procede y está fuera del alcance de este plan profundizar más en ello. No obstante, se abre la posibilidad a que si se detectase esa necesidad

en el periodo de desarrollo del Plan se estudiará de forma pormenorizada teniendo en cuenta estas circunstancias.

- En las acciones de Comunicación y sensibilización recogidas en la Línea Estratégica III “promover los desplazamientos en modos no motorizados”, parece apropiado concienciar a la sociedad sobre la disminución en contaminantes atmosféricos como los óxidos de nitrógeno y las partículas con incidencia directa y cuantificada en la salud de los ciudadanos.

Para ello se ha incluido en el escenario del Plan la siguiente actuación:

*"Campañas de información y concienciación hacia una movilidad sostenible. Resaltar el buen clima y la orografía llana de la Bahía como agente propulsor de los viajes en modos no motorizados, destacando los beneficios del desplazamiento en ellos, tanto ambientales como de salud."*

- Metodológicamente no parece muy adecuado que el “alcance de los objetivos ambientales se desarrolle en el documento de Estudio Ambiental Estratégico”, sino que debieran estar integrados en la formulación del plan.

Los objetivos ambientales están integrados en el documento del plan mediante los siguientes objetivos estratégicos:

- **OE5:** Implantar un modelo de movilidad basado en el transporte público y en el fomento de modos alternativos, racionalizando las

infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático.

- **OE6:** Contribuir a la disminución del consumo energético y de contaminantes asociados al transporte de manera que mejore la calidad de vida y salud de las personas.
- Dentro del Programa de Actuación P1 “Transición hacia una movilidad sostenible” parece adecuado recoger dentro de los objetivos específicos reducciones de contaminantes atmosféricos tales como óxidos de nitrógeno o partículas. En consonancia con lo expuesto se debería tener en cuenta estos aspectos en los resultados de la evaluación del plan. Se indica a este respecto que no hacerlo supondría una oportunidad perdida al no poner de relieve la importancia que tienen modelos de movilidad sostenible en la disminución de las concentraciones en el aire ambiente de ciertos contaminantes.

El Plan tienen que poder medirse mediante los resultados del modelo para el año horizonte, con y sin aplicación del plan, para así evaluar los resultados de aplicarlo. En función de los datos arrojados por el modelo y tratándose estos de un volumen total de desplazamientos, sin aportar tipo de vehículo, combustible, etc. no aportaría ninguna información más específica y real. Solo se trataría de hacer hipótesis sobre un futuro que se desconoce.

Si bien, en el Estudio Ambiental Estratégico (EAE), concretamente en el apartado 4.1.1 Calidad atmosférica, se recogen las medidas reales de este contaminante y anteriores a la aplicación del plan para el

entorno ambiental de la Bahía de Algeciras. Tal y como se propone en el programa de seguimiento ambiental, lo adecuado será, una vez el plan se haya implantado y se haya dejado actuar, volver a realizar las mediciones para conocer su evaluación e impacto sobre el entorno.

- Se reiteran las consideraciones relacionadas con la inclusión de uno o varios objetivos que cuantifiquen la reducción de contaminantes atmosféricos como resultado de aplicar un modelo de movilidad más sostenible y en consonancia con los objetivos de reducción recogidos en la Estrategia Andaluza de Calidad Atmosférica y la legislación europea existente.

El Plan tienen que poder medirse mediante los resultados del modelo para el año horizonte, con y sin aplicación del plan, para así evaluar los resultados de aplicarlo. En función de los datos arrojados por el modelo y tratándose estos de un volumen total de desplazamientos, sin aportar tipo de vehículo, combustible, etc. no aportaría ninguna información más específica y real. Solo se trataría de hacer hipótesis sobre un futuro que se desconoce.

Si bien, en el Estudio Ambiental Estratégico (EAE), concretamente en el apartado 4.1.1 Calidad atmosférica, se recogen las medidas reales de este contaminante y anteriores a la aplicación del plan para el entorno ambiental de la Bahía de Algeciras. Tal y como se propone en el programa de seguimiento ambiental, lo adecuado será, una vez el plan se haya implantado y se haya dejado actuar, volver a realizar

las mediciones para conocer su evaluación e impacto sobre el entorno.

- Aunque se realiza un análisis del documento ambiental con el Plan de Mejora de la Calidad del Aire en la zona industrial de la Bahía de Algeciras, con el que es coincidente en varios municipios (Algeciras, La Línea de la Concepción, Los Barrios y San Roque), resulta enriquecedor que se analicen las medidas contenidas en dicho Plan que afectan al tráfico marítimo y al tráfico rodado (codificadas en el plan con las siglas MA, referidas al tráfico marítimo, y TR, referidas al tráfico rodado).

Analizando las medidas a las que se refiere la alegación y consultadas en el Plan de Mejora de Calidad del Aire de la zona industrial de Bahía de Algeciras, las medidas que entran dentro del alcance de este Plan están ya recogidas, ya sea directamente como actuación o implícita en alguna de las actuaciones propuestas por el Plan.

## 2.2. Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico

A continuación, se exponen las aportaciones de la Dirección General de Patrimonio Histórico y Documental de la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico:

- Las propuestas del Plan no presentan, en principio, una incidencia negativa sobre el patrimonio histórico. Los objetivos, las líneas estratégicas y los escenarios que se proponen son coherentes con la protección, conservación y puesta en valor de los bienes inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz y de aquellos

otros que todavía no cuentan con protección específica por parte de la legislación cultural. Cuestiones como la potenciación de los modos no motorizados, la reducción de los contaminantes asociados al transporte y, en general, las medidas para mejorar la accesibilidad y hacer más sostenible el conjunto del sistema beneficiarán también al patrimonio histórico.

De acuerdo.

- Hay, sin embargo, algunas actuaciones del plan que podrían llegar a tener algún tipo de impacto sobre el patrimonio histórico. Con el nivel de concreción actual de las propuestas no cabe, en cualquier caso, cuestionar la viabilidad de ninguna de ellas desde un punto de vista patrimonial. Pero es necesario advertir que en su momento es posible que deban someterse a los procedimientos previstos en la legislación patrimonial para garantizar la preservación de los bienes que pudiesen verse afectados

Para llevarse a cabo cualquiera de las actuaciones propuestas por el PTMCG se tendrá que realizar su correspondiente redacción del proyecto constructivo al que irá asociado una evaluación del impacto ambiental específica de dicho proyecto y en la que se deberá analizar la incidencia sobre el patrimonio histórico y, de esta manera, tomar las medidas necesarias para garantizar la preservación del mismo. Para ello se solicitará autorización a este ente.

- Sí puede considerarse una carencia del Plan el que no aborde los problemas de movilidad de los espacios culturales visitables localizados dentro de su ámbito: el conjunto

arqueológico de Baelo Claudia y el enclave arqueológico de Carteia y los conjuntos históricos de Tarifa, Castellar de la Frontera y Jimena de la Frontera. No se hace mención a ellos, ni se plantean propuestas para mejorar su accesibilidad general y su conexión a las redes de transporte público.

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... No es objeto de este plan la movilidad estacional ni los problemas de movilidad específicos de los espacios culturales que no generen volúmenes diarios representativos dentro de la movilidad metropolitana.

Además, se ha llevado a cabo un proceso participativo constituido por diferentes actividades entre las que se ha encontrado una jornada participativa donde todo aquel interesado ha podido aportar información sobre las necesidades y los problemas en el área y en la cual no se ha detectado, ni en ella ni en el diagnóstico posterior, problemas en este sentido.

- Algo parecido sucede con la Evaluación Ambiental Estratégica. En ella el tratamiento del patrimonio cultural queda reducido a una consideración genérica sobre el beneficio que sobre éste tienen las

reducciones de la contaminación asociada al transporte; sin que se lleguen a analizar otras cuestiones como la posible incidencia de las actuaciones propuestas sobre los bienes concretos o las posibilidades de mejorar el acceso en transporte público a los espacios culturales más relevantes de la zona.

Se adjuntan los archivos .shp con las localizaciones de los bienes inscritos en el Catálogo General del Patrimonio Histórico Andaluz y con la delimitación de yacimientos arqueológicos registrada por el Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico en el ámbito del plan.

No es objeto de este plan la movilidad estacional ni los problemas de movilidad específicos de los espacios culturales que no generen volúmenes diarios representativos dentro de la movilidad metropolitana.

Además, se ha llevado a cabo un proceso participativo constituido por diferentes actividades entre las que se ha encontrado una jornada participativa donde todo aquel interesado ha podido aportar información sobre las necesidades y los problemas en el área y en la cual no se ha detectado, ni en ella ni en el diagnóstico posterior, problemas en este sentido.

### **2.3. Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades**

La Dirección General de Análisis, Planificación y Política Económica de la Consejería de Transformación Económica, Industria, Conocimiento y Universidades ha contestado a la solicitud, pero no ha realizado ninguna

objección desde el punto de vista de la política económica de la Junta de Andalucía.

Si bien ha constatado que el PTMCG se encuentra en consonancia con las previsiones sobre la movilidad sostenible urbana y metropolitana que se encuentra recogidas en el borrador de la Estrategia de Transformación Económica de Andalucía 2021-2027 (ETEA), actualmente en elaboración.

Igualmente, corrobora que el plan se alinea con los planteamientos del Pacto Verde Europeo (Green Deal) y transmite su conformidad con la metodología y la redacción de los documentos que lo componen.

### 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 PTMCG, 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
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA). Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.	No alega.
Ministerio para la Transición Ecológica. Gabinete de la ministra.	No alega.
Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local. Viceconsejería	No alega.
Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior. Viceconsejería	No alega.
Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo. Viceconsejería	No alega.
Consejería de Hacienda y Financiación Europea. Secretaría General Técnica	Alega.
Consejería de Educación y Deporte. Viceconsejería	No alega.

Colaboradores	Alegaciones
Consejería de Economía, Conocimiento, Empresas y Universidad. Viceconsejería	No alega.
Consejería de Salud y Familias. Viceconsejería	No alega.
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Viceconsejería	No alega.
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Viceconsejería	No alega.
Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. Viceconsejería	No alega.
Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	No alega.
Delegación Territorial de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	No alega.
Sv. Evaluación y Análisis Ambiental. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	No alega.
DG. del Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible	No alega.

Colaboradores	Alegaciones
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. DG. de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático.	Alega.
Subdelegación del Gobierno en el Campo de Gibraltar	Alega.
Ayuntamiento de Algeciras	No alega.
Ayuntamiento de La Línea	No alega.
Ayuntamiento de San Roque	No alega.
Ayuntamiento de Los Barrios	No alega.
Ayuntamiento de Tarifa	No alega.
Ayuntamiento de Jimena de la Frontera	No alega.
Ayuntamiento de Castellar de la Frontera	No alega.
Diputación Provincial de Cádiz	No alega.
Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras	Alega.
FAMP (Federación Andaluza de Municipios y Provincias)	No alega.
CSIC Andalucía	No alega.

Colaboradores	Alegaciones
Confederación de Empresarios de la Provincia de Cádiz (CEC)	No alega.
CCOO (Comisiones Obreras)	No alega.
UGT (Unión General de Trabajadores)	No alega.
FACUA (Federación Andaluza de Consumidores y Usuarios)	No alega.
UCA (Unión de Consumidores de Andalucía)	No alega.
Federación Provincial de Consumidores y Amas de Casa. GADIR-AL-ANDALUS CÁDIZ-	No alega.
Grupo municipal de Podemos	Alega.
Asociación Verdemar Ecologistas en Acción	Alega.
Greenpeace España	No alega.
Universidad de Cádiz. Oficina para la Sostenibilidad. Dirección de Secretariado de Acción Social y Sostenibilidad	No alega.
Colegio de ingenieros de caminos, canales y puertos demarcación de Andalucía	No alega.
Colegio de arquitectos	No alega.
Colegio de ambientólogos de Andalucía	No alega.
Colegio oficial de biólogos de Andalucía	No alega.
Colegio de geógrafos de Andalucía	No alega.

Colaboradores	Alegaciones
Colegio oficial de ingenieros de minas del sur	No alega.
Grupo de desarrollo rural Los Alcornocales	No alega.
Grupo de desarrollo rural del Litoral de la Janda	No alega.
Cámara del comercio del Campo de Gibraltar	No alega.
Mancomunidad del Campo de Gibraltar	No alega.
Andalucía BAY 2030	No alega.
Impulsa Campo de Gibraltar	No alega.
Plataforma Social del Campo de Gibraltar (ASTEG)	No alega.
Asociación CREHAS	No alega.
Asociación Sociocultural de Trabajadores Españoles en Gibraltar (ASCTEG)	No alega.
Laboratorio Urbano de la Bicicleta (LUB)	No alega.
Confederación de Asociaciones Vecinales de Andalucía (FAVA). Algeciras	No alega.
Confederación de Asociaciones Vecinales de Andalucía (FAVA). La Línea de la Concepción	No alega.
Confederación de Asociaciones Vecinales de Andalucía (FAVA). Tarifa	No alega.
Federación Gaditana de Personas con Discapacidad Física y/u Orgánica (FEGADI)	No alega.

Colaboradores	Alegaciones
Federación Andaluza Empresarial de Transporte de Autobús	No alega.
Plataforma Ciudadana Somos Tarifa	No alega.
Asociación de trabajadores españoles en Gibraltar	No alega.
Gobierno de Gibraltar	No 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. Consejería de Hacienda y Financiación Europea

Se exponen a continuación las alegaciones de la Consejería de Hacienda y Financiación Europea:

- Incluir información sobre la Estrategia Energética de Andalucía 2030  
*Se incluye en apartado 5.3. Nivel regional y en la figura 5.1.*
- Ampliar el concepto de transporte sostenible: incluir otros combustibles no contaminantes, no solo el eléctrico.  
*Se cambia la actuación para que incluya vehículos de combustibles alternativos no contaminantes: Fomento de la movilidad eléctrica y otros combustibles alternativos: aumento de puntos de carga para vehículos eléctricos y otros combustibles alternativos e incremento de la flota de autobuses eléctricos.*
- Corrección de un error en un párrafo de la página 155.

De acuerdo. Se corrige.

- A través del IECA, se recomienda incluir en el apartado de “Evaluación y seguimiento” un sistema de indicadores de seguimiento y evaluación clasificados en los siguientes tipos: indicadores de contexto, indicadores de resultado a medio y largo plazo, indicadores de resultado a corto plazo, indicadores de realización.

De acuerdo, se integran.

### **3.2. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. DG. de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático.**

Se exponen a continuación las alegaciones realizadas por la Oficina Andaluza de Cambio Climático perteneciente a la Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático:

- En el EAE del PTMCG, se debería incluir la referencia al PAAC 2030, así como un análisis de coherencia entre el PTMCG y el PAAC en relación a los objetivos y líneas estratégicas. El análisis incluido en el Estudio se realiza entre el PTMCG y el PAAC 2007-2012 que ya no está en vigor.

Se debe tener en cuenta que el documento fue redactado con anterioridad a la aprobación del nuevo PAAC 2030, mientras que estaba en vigor el PAAC 2007-2012.

- En el EAE del PAAC se ha contemplado que en las empresas y polígonos industriales o empresariales se implanten planes de

movilidad para garantizar la accesibilidad del modo más racional y con el menor impacto ambiental y social posible. Se sugiere que se tenga en cuenta en el EAE del PTMCG. Al igual para las zonas de centros educativos, comerciales y de ocio.

Las medidas que contempla y evalúa la EAE son las del PTMCG y, a su vez, éste contempla medidas que garantizan la accesibilidad geográfica del modo más racional y no solo con el menor impacto ambiental y social posible, si no que encaminadas a la mejora de estos entornos. Además, este plan tiene una escala mayor por lo que abarca las zonas industriales, centros educativos, comerciales y de ocio de toda el área metropolitana.

- En el EAE del PAAC, se ha propuesto como medida, que se establezcan zonas de bajas emisiones en las ciudades, para controlar la contaminación atmosférica provocada por el tráfico rodado en donde se limitará la entrada de los vehículos más contaminantes, afectando especialmente a los vehículos pesados y de mercancías. Se sugiere que esta medida se tenga en cuenta en el EAE del PTMCG.

La importancia que tienen las medidas que se tomen desde escalas menores son muy importantes y resulta imprescindible la colaboración desde el ámbito urbano en la mejora ambiental y en la lucha contra el cambio climático para alcanzar los objetivos europeos. Si bien, las zonas de bajas emisiones (ZBE) no pueden ser una medida en sí del plan por estar bajo competencia municipal y no ser caracterizada como de interés metropolitano. El PTMCG y sus actuaciones preparan el área metropolitana para ser capaz de cubrir

mediante transporte público las necesidades de su población en cuando a movilidad, para que puedan realizarse con normalidad los desplazamientos una vez se hayan implantado medidas restrictivas al vehículo privado a escala urbana.

- En coherencia con el EAE del PAAC, se sugiere que se tenga en cuenta en el EAE del PTMCG el impulso la renovación del parque de vehículos, como medio adecuado y necesario para favorecer la mejora de la seguridad activa y pasiva del parque automovilístico, así como para reducir las emisiones GEI y otros contaminantes.

Todas las medidas propuestas por el PTMCG van dirigidas a la disminución de emisiones y otros contaminantes. Además, en el propio documento del PTMCG se realiza un análisis del estado de la flota de autobuses donde se deja ver que ésta se encuentra obsoleta y se apoya el cumplimiento de la *Directiva de Vehículos Limpios. Directiva (UE) 2019/1161 por la que se establece para el año 2025 una cuota de vehículos pesados limpios sobre el total de vehículos pesados del 45% y para el año 2030 del 65%*. Por otro lado, también se debe recalcar que una de las medidas recogidas por el PTMCG es *“Fomento de la movilidad eléctrica y otros combustibles alternativos: aumento de puntos de carga para vehículos eléctricos y otros combustibles alternativos e incremento de la flota de autobuses eléctricos.”*

- En coherencia con el EAE del PAAC, se sugiere que se tengan en cuenta en el EAE del PTMCG las disminuciones de desplazamientos, mediante nuevas tecnologías de la información y comunicación,

como apostar por una administración electrónica, teletrabajo, telecompra, teleatención médica, etc.

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 en el EAE del PTMCG.

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 de 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 en el EAE del PTMCG.

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 en el EAE del PTMCG.

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

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

De acuerdo.

- En materia de mitigación y transición energética:

Los objetivos estratégicos en materia de 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 15% a 2027 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 del resto de planificaciones.

Este plan tiene alcance metropolitano e incide solo sobre el área metropolitana de Campo de Gibraltar, por tanto, para poder conocer resultados a niveles urbanos y regionales habrá que realizar planes de movilidad a otras escalas que posibiliten 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 PTMCG 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, en línea con la evaluación de riesgos llevada a cabo en el PAAC, 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 situación ante el cambio climático y de los impactos previsibles derivados de la implantación del PTMCG. A esto hay que sumarle que, en el punto de desarrollo en el que se encuentra el PTMCG, 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 PTMCG
  - 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 impuso por parte de la DGMT.

### 3.3. Grupo municipal de Podemos y Asociación Verdemar Ecologistas en Acción.

A las alegaciones de ambos organismos se responde a la vez ya que se tratan de las mismas. Se exponen a continuación:

- Insostenibilidad del Plan

El plan sigue las directrices establecidas por el "*Manual para la elaboración de planes estratégicos de políticas públicas*" del Instituto Andaluz de Administración Pública y la estructura, orden y metodología que ha sido exigida por la Junta de Andalucía durante la elaboración del Plan.

Además, se ha realizado un Análisis Coste Beneficio (ACB) y un Análisis Multicriterio que justifican la viabilidad técnica, social y medioambiental del Plan.

- Seguir reclamando nuevos suelos productivos industriales y nuevos parque tecnológicos significa condenar a la comarca a la destrucción de los espacios naturales y la agresión ambiental.

No se reconoce esta "reclamación de nuevos suelos productivos" en el documento del Plan. Es más, este tipo de propuesta no estaría dentro del alcance de un plan de transporte. El PTMCG se centra en dar soluciones al área de estudio con el fin de alcanzar una movilidad sostenible teniendo en cuenta la planificación y actuaciones que recogen otros instrumentos de planificación ya aprobados en la comarca y fijando como objetivos del Plan el fomento del transporte público y de los modos no motorizados.

- El objetivo del Plan de que "los instrumentos de planeamiento de Algeciras, Los Barrios, San Roque y La Línea ordenarán el enclave industrial.", es una meta incumplida.

No se reconoce este objetivo entre los objetivos del plan. Es un plan de transporte, por lo que no pretende desarrollar planeamientos, aun menos industriales.

- Impacto sobre la flora de la "Autovía del Mediterráneo A-7. Variante del trazado Algeciras-San Roque (Cádiz)".

En primer lugar, este no es el escenario del Plan. Se ha tenido en cuenta esta actuación para la construcción de uno de los escenarios

a evaluar ya que viene recogida por un instrumento de planificación ya aprobado en la comarca (POTCG) y el PTMCG tiene la obligación de considerarlo. Por otro lado, y con el fin alcanzar los objetivos del plan, cada escenario se ha evaluado mediante un análisis multicriterio donde se han tenido en cuenta variables ambientales, sociales y funcionales que han hecho que este escenario sea descartado por no obtener buenos resultados.

- El Campo de Gibraltar sigue considerando a la carretera el "modo universal de transporte" y se está optando por nuevas autovías...

Si se consultan los objetivos generales y específicos del plan y las actuaciones del mismo, es evidente que las actuaciones que se proponen están encaminadas a conseguir una mejora del transporte público y de los modos sostenibles. Las únicas actuaciones en la red viaria son sobre vías ya existentes que procuran un mejor mantenimiento y mejoras en las mismas encaminadas a disminuir los problemas de accidentes, congestión, etc. Lo que está directamente vinculado a una mejora social y ambiental.

- Impacto de las duplicaciones de la A383 y el desdoblamiento Tarifa-Algeciras.

Ambas actuaciones fueron incluidas por petición de la Junta de Andalucía por estar entre las medidas recogidas por el "Programa andaluz de medidas de preparación y contingencia ante la retirada del Reino Unido de la Unión Europea (brexit)" aprobado en septiembre de 2019.

Además, la duplicación de la A383 también viene como propuesta en el PGOU de La Línea de la Concepción vigente en el momento de redacción del presente Plan.

- Insuficientes alternativas propuestas en el Arco de la Bahía de Algeciras.

No se encuentra ninguna alegación al plan entre el texto de este apartado con título "*Insuficientes alternativas propuestas en el Arco de la Bahía de Algeciras*", solo expone la situación actual y la importancia de la concienciación de las personas sobre la necesidad de su apoyo para conseguir una movilidad y un transporte más sostenible.

En cuanto al comentario sobre "insuficientes alternativas propuestas", el plan se ha llevado a cabo mediante un proceso en el que se ha realizado un análisis de la situación actual, un diagnóstico y una recogida de información consiguiendo así conocer las necesidades, los problemas y los retos en el área de estudio. Durante este transcurso, se realizó un proceso participativo en el que se invitó a todas las partes interesadas a aportar propuestas y las alegaciones que creyeran necesarias. Todas las alternativas propuestas en dicho proceso fueron evaluadas y analizadas por el PTMCG.

- Necesidad del ferrocarril en el Campo de Gibraltar como elemento descarbonizador y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero.

El ferrocarril ha sido valorado entre los escenarios propuestos, pero, al valorarse la implantación del BRT de flota eléctrica, se ha descartado ya que este segundo ha obtenido mejores resultados en el proceso de selección. Esto se debe a que los sistemas de BRT no solo presentan todas las ventajas del ferrocarril, sino que además son más flexibles y económicos y respetuosos con el medio ambiente.

- El Campo de Gibraltar sigue sin partidas presupuestarias para modernizar el Transporte Metropolitano de la Bahía de Algeciras, son inexistentes.

En el apartado 12.2 Listado de actuaciones del Plan de Transporte del Campo de Gibraltar del documento del Plan se puede encontrar un listado desglosado con cada una de las actuaciones propuestas y la atribución de un presupuesto de inversión para cada una de ellas. Evidentemente este presupuesto es indicativo ya que cada una de las actuaciones necesitará de un estudio detallado del proyecto y un cálculo exhaustivo del presupuesto del mismo.

- No hay presupuesto para terminar la red ferroviaria Algeciras-Bobadilla, los trenes viejos siguen averiándose ante la pasividad de la administración.

Esta actuación se contempla en el "Programa andaluz de medidas de preparación y contingencia ante la retirada del Reino Unido de la Unión Europea (brexit)" aprobado en septiembre de 2019 y la Junta de Andalucía está reclamando dicha actuación al PITMA que es el instrumento competente en esta infraestructura.

- Tráficos pesados que provocan colapso en la carretera metropolitana y generan contaminación siguen sin control

Si bien es cierto que el colapso en las carreteras es una realidad fundamentalmente en horas punta y en algunos tramos concretos de la red viaria, se tiene previsto que esto quede resuelto con el trasvase de pasajeros del vehículo privado al transporte público.

Además, se ha incluido entre las propuestas la de "*Actuaciones enfocadas a la segregación del transporte de mercancías y su control: accesos directos a zonas logísticas, restricciones o penalizaciones, exigencias de sostenibilidad, impulso a la tecnología y a la innovación, políticas de recopilación y control de los patrones de transporte de mercancías y apoyo a la creación de plataformas urbanas.*"

Esta actuación recogida por el plan se pretende promover con el fin de evitar que el transporte de mercancías penetre en los cascos urbanos mediante medidas enfocadas en facilitarles a los mismos el acceso directo a las zonas industriales o logísticas, imponiendo un sistema de control de estos vehículo, restringiéndoles con penalizaciones el acceso a los núcleos poblacionales, imponiéndoles exigencias en materia de sostenibilidad y solicitando la optimización de la distribución de mercancías mediante el impulso de la tecnología y la innovación, de manera que así se consiga despejar la red viaria más urbana que es donde se generan la mayor parte de las congestiones y, por consiguiente, disminuya la contaminación.

- Este Plan de Transporte del Campo de Gibraltar "nace muerto", ya que carece de recursos destinados a su implantación. A esta comarca no se le tiene en cuenta y las modernas inversiones sostenibles se van a otras partes del territorio nacional.

El plan define un escenario completo y detallado con un importante paquete de actuaciones encaminadas a resolver los problemas de la comarca, en cuanto a materia de movilidad se refiere, y un cálculo aproximado de los recursos económicos necesario para su implantación, así como los organismos encargados de su financiación.

- Inconveniencia del puente por las marismas del río Guadarranque, ya que atenta contra los valores ambientales y arqueológicos.

Esta actuación es recogida por el POTCG, por lo que se ha tenido en cuenta para el escenario tendencial. Esto queda apoyado aún más por el protocolo de actuación firmado en julio de 2021 por los municipios de Los Barrios y San Roque con el que pretenden instar a la Junta de Andalucía y al Gobierno central a que construyan cuanto antes el puente sobre el río Guadarranque con el fin de conectar los polígonos industriales de la zona.

Además, para llevarse a cabo cualquiera de las actuaciones se tendrá que realizar su correspondiente redacción del proyecto constructivo al que irá asociado una evaluación del impacto ambiental específica de dicho proyecto.

- Concluyen con que se debería apostar por:

- Apostamos por la mejora y ampliación del transporte ferroviario en el Campo de Gibraltar.
- Hay que terminar de poner en marcha la línea ferroviaria Bobadilla-Algeciras y habilitar el ramal San Roque-la línea de la Concepción.
- Apostamos por diseñar y construir un tren de cercanías que una los municipios del Campo de Gibraltar, los polígonos y las grandes industrias.
- Hay que conectar el tren de cercanías con la red ferroviaria de la Costa del Sol.
- Hay que restaurar de obligado cumplimiento los antiguos servicios de autobús que las grandes empresas disponían para sus trabajadores.

Estas apuestas que plantean a favor del ferrocarril han sido valoradas por el Plan y han sido incluidas entre los diferentes escenarios evaluados, pero en el proceso de selección no han sido las que han obtenido los mejores resultados. No obstante, en el período de vigencia del Plan podían ser evaluadas de forma detallada si fuera necesario. El Plan cuenta para ello con un proceso de evaluación expost que permitirá valorar el estado de implementación de medidas, proponer nuevas medidas como consecuencia de estudios pormenorizados.

En cuanto a restaurar los antiguos servicios de autobús de las empresas, se pretende promover este tipo de acciones mediante las

medidas encaminadas a la concienciación de la necesidad de una movilidad sostenible y colaborativa.

### 3.4. Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras

Se exponen a continuación las alegaciones de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras:

- En la página 50: “oportunidad que se vería materializada con la adecuación a los estándares del Corredor Mediterráneo/Central de la conexión ferroviaria Algeciras-Antequera.” Esta Autoridad Portuaria sugiere que se mencionen los nombres de los Corredores acorde a la Red Transeuropea de Transporte, esto es, Mediterráneo/Atlántico, particularmente en su ramal central. En la RTE-T (Red Transeuropea de Transporte) no se define un Corredor Central, esto puede generar confusión.

Este texto no se encuentra en el documento. Debe tratarse de un error por parte de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras a la hora de aportar las alegaciones.

- En la página 53: “Los datos en el Puerto de Algeciras se deben principalmente a su relación con los flujos con África. Es previsible que en los próximos años los intercambios entre ambas orillas del Estrecho pueden crecer de forma constante. Como territorio europeo más próximo al continente africano, Andalucía puede encontrar oportunidades crecientes en esta relación. La concentración en el Puerto de Algeciras de la casi totalidad de estos flujos supone una sobrecarga que obliga a sobredimensionar muchas

de las instalaciones. Otros puertos como los de Motril o Almería pueden jugar un papel más relevante en estas conexiones en el futuro.” Esta Autoridad Portuaria quiere aclarar que las instalaciones se dimensionan acordes a las necesidades reales, no hay un sobredimensionamiento de las mismas. Por otro lado, coincide plenamente en la oportunidad de crecimiento que supone para Andalucía la estabilidad y previsiones de tráfico en auge con el continente africano.

Este texto no se encuentra en el documento. Debe tratarse de un error por parte de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras a la hora de aportar las alegaciones.

- En las páginas 113 y 140, se vuelve a mencionar el “Corredor Central” en vez de Mediterráneo y Atlántico por sus ramales centrales, tal y como se define en la RTE-T.

Este texto no se encuentra en el documento. Debe tratarse de un error por parte de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras a la hora de aportar las alegaciones.

- Aparcamiento disuasorio en Muelle Crinavis: Consideramos que esta caracterización de la zona es errónea debido a que las instalaciones portuarias de Campamento tienen un uso establecido según la Delimitación de Espacios y Usos Portuarios (DEUP) y para tal fin está considerado por esta Autoridad Portuaria, no siendo compatible con el propuesto como aparcamiento disuasorio.

La definición de la actuación como perteneciente al puerto de San Roque tampoco es correcta ya que, como se señalaba anteriormente, se trata de instalaciones portuarias de Campamento, terrenos de dominio público marítimo terrestre gestionados por la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, administración competente para su gestión.

En base a lo anterior, solicitamos la corrección de la administración competente de los terrenos mencionados siendo esta la Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras, así como la corrección de la caracterización de esa zona descartándose la posible implantación de un aparcamiento disuasorio en la misma.

*Se corrige Puerto de San Roque por “Instalaciones Portuarias de Campamento (San Roque)”.*

Es tarea del PTMCG realizar una revisión y recopilación de todas las actuaciones y propuestas derivadas de otros instrumentos de planificación existentes en el territorio comarcal. Por esta razón, esta propuesta para la posible ubicación de un aparcamiento disuasorio en las instalaciones portuarias de Campamento proveniente del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Línea de la Concepción. Con ella pretenden hacer realidad el funcionamiento de una lanzadera a la frontera con Gibraltar incluso al centro urbano de la colonia británica. Recalcan que son conscientes de que para ello se hace necesario la colaboración de la Autoridad Portuaria de Bahía de Algeciras, del municipio de San Roque, incluso de la colonia vecina y por ello se propone a largo plazo. Pero este PMUS tiene fecha de

redacción del 2016 y con el actual PTMCG se pretende preparar realmente a la comarca para un horizonte futuro donde se hace imprescindible dar cobertura a los desplazamientos que cruzan la frontera de forma diaria. Es por ello por lo que se cree necesario la consideración de esta propuesta y la colaboración de todos los órganos implicados.

### 3.5. Subdelegación de Gobierno

Se exponen a continuación las alegaciones de la Subdelegación de Gobierno y las repuestas correspondientes:

- La propuesta planteada actualmente en el Documento Preliminar del Plan puede no atraer suficientemente al usuario para dejar de utilizar su vehículo particular y optar por el transporte público, puesto que conlleva dejar su vehículo en un aparcamiento disuasorio, tomar el BRT y por último un autobús lanzadera hasta la frontera.

Las lanzaderas están pensadas para que el sistema de transporte esté preparado ante la posibilidad de acordar con Gibraltar la penetración de las mismas en el interior de la colonia británica hasta la estación de autobuses Market Place en un futuro cercano, ya que sobrepasa el alcance del actual plan. El motivo ya es conocido, la importante relación y volumen de desplazamientos que une la comarca con la colonia diariamente.

En cualquier caso, ambos aparcamientos disuasorios también están configurados para evitar la entrada del vehículo privado al núcleo poblacional de La Línea de la Concepción, especialmente desde municipios del interior Serrano y desde otros núcleos del norte del

propio municipio linense, evitando así el gran congestionamiento que se provoca en la frontera en hora punta. Se debe contar con el efecto que provocará las restricciones al tráfico rodado como las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), restricciones de las velocidades y la regulación del estacionamiento, es decir, el futuro de la movilidad se encamina hacia las prohibiciones al vehículo privado y lo que pretende este plan es otorgar a la comarca de los recursos suficientes para que pueda dar una oferta de transporte público que sea capaz de satisfacer la demanda producida de esa cercana realidad.

- Se solicita estudiar la viabilidad de situar un punto de cabecera del BRT en la frontera con Gibraltar para evitar el uso de la lanzadera, atrayendo notablemente al usuario al transporte público colectivo...

El punto de cabecera del BRT es el área intermodal propuesta en La Línea de la Concepción (a 500 m del control fronterizo) donde se encuentra en conexión con otros modos de transporte como la bicicleta, el vehículo privado, el autobús urbano y el autobús interurbano. En la actualidad, la estación de autobuses ya se encuentra en esta localización y, como se ha dicho anteriormente, se pretende configurar el sistema para que esté preparado para la implantación de lanzaderas que penetren en Gibraltar y atiendan realmente ese volumen de viajes entre ambos territorios. En cualquier caso, se propone así por la situación y la configuración actual del sistema de transporte, pero cada actuación deberá ser analizada con detalle durante su correspondiente estudio informativo donde se estudiará el trazado óptimo y si se estima

adecuado se replanteará la ubicación de las paradas que sean necesarias.

#### 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 PTMCG por personas expertas y de reconocido prestigio en la materia de planificación del transporte y la movilidad.

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

**Tabla 3: Persona experta consultada para la valoración del PTMCG.**

Persona experta I	
<b>Carlos Cristóbal Pinto</b>	
<b>Organización a la que pertenece</b>	Consultor independiente
<b>Puesto que ocupa</b>	Experto en Transporte Público y Movilidad Sostenible
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Responsable en el Consorcio de Transportes de Madrid de la implantación de PMUS por los municipios de la región. Jefe de equipo de una propuesta de movilidad sostenible para el área metropolitana de Bucarest, etc.	

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 PTMCG.**

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

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 PTMCG.**

Persona experta III	
<b>Ángel David Domínguez Ruso</b>	
<b>Organización a la que pertenece</b>	Agencia Provincial de la Energía de Cádiz
<b>Puesto que ocupa</b>	Técnico coordinador proyectos Movilidad
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Técnico de proyectos relacionados con Movilidad Sostenible	

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 PTMCG 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 6: Cuestiones sobre el impacto potencial del plan.

Impacto potencial			
<b>¿Cree usted que es posible conseguir los resultados buscados por el Plan con las actuaciones diseñadas y los medios disponibles?</b>			
Sí	En gran parte	En parte	No
	33%	67%	
<b>Principales ideas</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>Las personas expertas consideran que la cadena de resultados es clara y los objetivos planteados tienen unos resultados esperados conocidos y sistematizados en indicadores. No obstante, se expresa cierta preocupación en cuanto a la ambición del nivel de los resultados esperados y los recursos movilizados. Se señala la necesidad de aclarar la relación y coordinación que el PTM-CG tendrá con los planes urbanos de los distintos municipios incluidos en el alcance del Plan.</li> <li>Se considera que sería positivo justificar los niveles de cambio y resultados esperados por el Plan, en relación con los valores o porcentajes de cambio o mejora expresados para cada objetivo estratégico. También se recomienda ponderar estos indicadores y</li> </ul>			

Impacto potencial			
valores esperados en función de los recursos disponibles y el nivel de implementación de los programas y las medidas.			
<b>¿Cree usted que existe algún riesgo que pueda actuar como barrera para lograr los resultados que se esperan con este Plan?</b>			
Sí	En gran parte	En parte	No
33%	33%	33%	
<b>Principales ideas</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>No se identifica una valoración uniforme entre las personas expertas.</li> <li>En cuanto a los posibles riesgos 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.</li> </ul>			

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

Tabla 7: Cuestiones sobre la coherencia externa del plan.

Coherencia externa			
<b>¿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?</b>			
Sí	En gran parte	En parte	No
100%			

Principales ideas
<ul style="list-style-type: none"> <li>Las personas expertas consideran que el Plan se encuentra alineado con los ODS y el marco estratégico europeo, nacional y autonómico en sus planteamientos, objetivos y logros esperados.</li> </ul>

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

Tabla 8: Cuestiones sobre la pertinencia del plan.

Pertinencia			
<b>¿Considera este Plan la herramienta más adecuada para dar respuesta a las necesidades, problemas y retos detectados en el diagnóstico del sector?</b>			
Sí	En gran parte	En parte	No
33%	67%		
Principales ideas			
<ul style="list-style-type: none"> <li>La valoración general de las personas expertas es positiva en cuanto a su relevancia. Se considera que el planteamiento y el enfoque del Plan es pertinente, justificado, fundamentado y adecuado.</li> <li>Se señala la necesidad de aclarar la relación y coordinación que el PTM-CG tendrá con los planes urbanos de los distintos municipios incluidos en el alcance del Plan.</li> </ul>			

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

Tabla 9: Cuestiones sobre la priorización de elementos y factores de éxito del plan.

Priorización de elementos y factores de éxito
---

Principales ideas
<ul style="list-style-type: none"> <li>En relación con los Objetivos Estratégicos las personas expertas no coinciden en señalar un objetivo principal, prevaleciendo los OE1, OE2, OE3 y OE6.</li> <li>En relación con los Programas y las Medidas del PTM-CG se considera que es necesario incrementar la periodicidad del monitoreo de su ejecución.</li> </ul>

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

Tabla 10: Cuestiones sobre el impacto en la sociedad andaluza del plan.

Impacto en la sociedad andaluza			
¿Considera que el Plan podrá tener efectos económicos, sociales, o de salud positivos en la sociedad andaluza en general?			
Sí	En gran parte	En parte	No
67%	33%		
Principales ideas			
<p>Las personas expertas consideran que el Plan indudablemente tendrá efectos positivos en la sociedad andaluza. En especial, se señalan los siguientes ámbitos en los que tendrá gran impacto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Movilidad sostenible.</li> <li>• Creación de nuevos nichos de negocio.</li> <li>• Mayor integración social y eficiencia económica.</li> <li>• Promoción de negocios locales mediante la peatonalización de zonas estratégicas.</li> <li>• Eliminación de barreras, accesibilidad e igualdad de oportunidades de transporte.</li> <li>• Incremento de las actividades sociales favorecidas por una movilidad más eficiente.</li> </ul>			

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

Tabla 11: 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%	67%		
Principales ideas			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las personas expertas consideran que la relación entre el análisis, los problemas identificados y los objetivos planteados por el Plan es lógica y coherente.</li> <li>• Se realizan propuestas concretas sobre medidas o programas que dotarían al Plan de mayor eficacia: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Medidas para la creación de sinergias entre municipios en relación a: <ul style="list-style-type: none"> <li>• PMUS</li> <li>• ZBE</li> <li>• Coordinación y flujo de información y buenas prácticas.</li> </ul> </li> <li>- Medidas para incrementar el reparto modal del transporte público.</li> </ul> </li> </ul>			

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

Tabla 12: Cuestiones sobre las debilidades y amenazas del plan.

Debilidades y amenazas	
Debilidad o amenaza	Propuesta para superarla
Falta de recursos humanos y/o económico en las Administraciones.	No proponen
Dependencia de financiación externa.	No proponen
Débil sistema de monitoreo de la ejecución del Plan.	No proponen
Falta de ponderación de las priorizaciones resultantes de los estudios C-B.	Tener presente la necesidad de hacer corresponder los índices C-B pre-estimados con la realidad observada post-proyecto.
Posible falta de compromiso político para asumir el presupuesto de inversión del Plan.	No proponen
Falta de participación pública o exposición abierta de las medidas propuestas.	No proponen
Riesgo de desincronización entre los presupuestos estimados para la ejecución y los fondos liberados y disponibles.	No proponen
Insuficiencia de presupuesto para la descarbonización de la movilidad.	Prestación de transporte público descarbonizado

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

Tabla 13: Cuestiones sobre la integralidad y relevancia del plan.

Integralidad y relevancia
Principales ideas
<p>Las personas expertas consultadas identifican distintas carencias de carácter integral en el Plan:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A nivel de diagnóstico y análisis:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se identifica falta de análisis sobre la movilidad en áreas de actividad económica.</li> </ul> </li> <li>• A nivel de gobernanza del Plan:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se señala que no se evidencia en el plan si los criterios adoptados para la decisión de objetivos y metas han seguido un proceso de participación y si son compartidos por los decisores políticos.</li> </ul> </li> <li>• A nivel de Objetivos del Plan:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se considera necesaria la creación de ZBE, la mejora del transporte público, la facilitación de la movilidad, la promoción de la movilidad no motorizada, la reducción del vehículo privado en el centro de las ciudades.</li> </ul> </li> <li>• A nivel de Programas del Plan:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Se señala la carencia de medidas para:                                     <ul style="list-style-type: none"> <li>• Integración de la movilidad en las políticas urbanísticas.</li> <li>• Sensibilización e implantación ciudadana.</li> </ul> </li> </ul> </li> </ul>

- Uso de herramientas de Big Data, plataforma única de mercado, tecnología IoT, protocolo europeo FIRMWARE para la puesta en práctica de los programas de la Línea Estratégica IV.

De manera general, las personas expertas consideran que todas las medidas incluidas en el Plan aportan valor. No obstante, una persona experta llama la atención sobre:

- 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.

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

**Tabla 14: Cuestiones sobre la suficiencia de tiempo y medios del plan.**

Suficiencia de tiempo y medios			
<b>En su opinión, ¿es posible conseguir los objetivos y retos planteados en el Plan en el tiempo previsto?</b>			
Sí	En gran parte	En parte	No
33%	33%	33%	
<b>Principales ideas</b>			
No se identifica una valoración uniforme entre las personas expertas. La suficiencia de recursos temporales se considera que está presente en el Plan, pero que estará condicionada por los siguientes elementos:			

Suficiencia de tiempo y medios			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Disponibilidad de recursos.</li> <li>• Ambición de los objetivos y las metas asociadas a los objetivos. Por ejemplo, la meta planteada con relación al reparto modal del transporte público no se considera suficientemente ambiciosa, mientras que estas mismas metas vinculadas a la movilidad no motorizada sí se considera ambiciosa.</li> </ul>			
<b>¿Considera usted que el calendario (escenarios temporales) propuesto es correcto?</b>			
Sí	En gran parte	En parte	No
	67%	33%	
<b>Principales ideas</b>			
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Las personas expertas consideran, en términos generales, que el calendario es adecuado y está justificado. No obstante, consideran que la correcta implementación según la calendarización prevista estará condicionada a la disposición de recursos.</li> <li>• Se han recogido opiniones contrapuestas en cuanto a la distribución temporal de la ejecución y la concentración de hitos en 2023 y 2027. Por un lado, se considera adecuado sincronizar la ejecución con las legislaturas para garantizar su efectiva implementación. Por otro lado, se echa en falta una planificación de la ejecución más continuada.</li> </ul>			
<b>¿Considera usted que el presupuesto previsto es adecuado?</b>			

Suficiencia de tiempo y medios			
Sí	En gran parte	En parte	No
33%	67%		
<b>Principales ideas</b>			
<p>Las personas expertas consultadas consideran adecuado el presupuesto previsto. No obstante, se estima necesario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Realizar un estudio de mercado.</li> <li>Aumentar el presupuesto para la gestión del transporte público y de la movilidad.</li> </ul>			
<b>¿Considera usted que el plan especifica adecuadamente medios tecnológicos suficientes para la gestión de la información durante la ejecución del mismo?</b>			
Sí	En gran parte	En parte	No
	33%	67%	
<b>Principales ideas</b>			
<p>Se considera que la información recogida en el plan en relación a los medios tecnológicos para la gestión de la información no es suficiente. En concreto, las personas expertas señalan carencias en los siguientes ámbitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Implantación de un Sistema de Movilidad como Servicio (MaaS).</li> <li>Definición de un sistema de gestión de la información administrativa relativa al Plan.</li> </ul>			

Suficiencia de tiempo y medios
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uso de herramientas de Big Data y analítica de datos para convertir la información del plan en conocimiento y poder realizar predicciones.</li> <li>• Uso de herramientas con protocolo FIWARE y tecnología IoT.</li> </ul>

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

Tabla 15: Cuestiones sobre el impacto en la sociedad andaluza del plan.

Impacto en la sociedad andaluza			
<b>¿Considera que el Plan podrá tener efectos económicos, sociales, o de salud positivos en la sociedad andaluza en general?</b>			
Sí	En gran parte	En parte	No
67%	33%		
Principales ideas			
<p>Las personas expertas consideran que el Plan indudablemente tendrá efectos positivos en la sociedad andaluza. En especial, se señalan los siguientes ámbitos en los que tendrá gran impacto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Movilidad sostenible.</li> <li>• Creación de nuevos nichos de negocio.</li> <li>• Mayor integración social y eficiencia económica.</li> <li>• Promoción de negocios locales mediante la peatonalización de zonas estratégicas.</li> <li>• Eliminación de barreras, accesibilidad e igualdad de oportunidades de transporte.</li> <li>• Incremento de las actividades sociales favorecidas por una movilidad más eficiente.</li> </ul>			

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 evaluación que las personas expertas consultadas hace del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar es positiva. No obstante, se señalan las siguientes oportunidades de mejora:*

- Suficiencia y disponibilidad de los recursos, especialmente los presupuestarios-financieros.
- Carencia de coordinación con planificaciones en el ámbito municipal.
- Uso de herramientas y medios tecnológicos avanzados.
- Alineamiento con el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA).
- Mejora del sistema de seguimiento y monitoreo para la toma de decisiones intermedia.
- Mecanismos para ajustar la temporalización de las medidas y los programas."

## 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 Campo de Gibraltar*. 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 recoge 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 rendición de cuentas.

A continuación se muestran los elementos evaluados por cada bloque justificando en su caso aquellos que son necesarios.

Bloque A.1: Elementos esenciales para la evaluabilidad del diagnóstico.	
<b>Los datos descriptivos, tanto cuantitativos como cualitativos de la situación de partida que se quiere mejorar, ¿son suficientes y relevantes?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>SÍ</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Los datos se recogen en el apartado 7 del Plan. Se detalla de forma pormenorizada toda la información cuantitativa y cualitativa analizada.	

Las fuentes son variadas, de organismos oficiales especializados en estadística o la materia.

(pág.36) Se profundiza en la situación de partida y en los cambios actuales producidos en la sociedad española y específicamente en la población andaluza. Se aportan 12 anexos y dos estudios específicos que abordan ámbitos como datos socio-económicos, territorial y urbanístico, impactos en la salud, aspectos medioambientales y de planificación así como en sus diferencias por razones de género, poniendo el énfasis en su contexto y evolución.

El apartado 8 recogen conclusiones del estado actual y diagnóstico de la situación de partida que se quiere mejorar.

Finalmente, se destaca que el Plan ha realizado un trabajo de campo referenciado en el anexo b. Trabajo de Campo, donde se realiza un análisis real del área de estudio. Fundamental la encuesta domiciliaria de movilidad con bases científicas, la encuesta a los ayuntamientos.

**Respuesta:** De acuerdo.

**¿La información sobre la situación de partida está actualizada?**

**Evaluación** | **SÍ**

**Evidencias aportadas por el IAAP**

Los datos son del 2019 y la población de 2017. Ha habido un esfuerzo por adaptarse a la situación COVID.

**Respuesta:** De acuerdo.

**¿Se desagregan los datos por sexo?**

**Evaluación** | **SÍ**

**Evidencias aportadas por el IAAP**

<p>En la Página 45, gráfico 7.3 se recoge la distribución por edad y sexo y en la tabla 7.6. Página 54 tabla 7.12 censo de conductores por sexo. De la página 56 a la 59 se recogen los datos de empleo desagregados por sexo, tabla 7.14,7.15 y 7.16.</p> <p>Apartado 7.8.3.2.- Movilidad desde la perspectiva de género (pp.: 134-135). Apartado 7.8.4.3.- Conclusiones del diagnóstico de la movilidad desde la perspectiva de género (pp.:139-140).</p> <p>En el anexo L: “Ficha descriptiva de los escenarios”. En cada uno de los sub-escenarios: 1.1.1; 1.1.2; 1.2; 1.3; 1.4; 2.1; 2.2; 2.3; 3.1; 3.2; 3.3 y 4.1, hay dos indicadores de realización que está redactado del siguiente modo: “Participación del vehículo privado de ambos sexos (brecha de género)”, igual para todas las líneas estratégicas y participación del hombre en el vehículo público igual para todas las líneas estratégicas.</p>	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿La población diana está definida, localizada y claramente caracterizada?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>SÍ</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<p>Se recoge de forma explícita a lo largo de todo el texto. La población diana, es la población del campo de Gibraltar (página 42). En el Anexo L.- Ficha descriptiva de escenarios y sub-escenarios se aporta en cada uno de los mismos y agrupados en 4 bloques, dos categorías denominadas: Población destinataria y población beneficiaria.</p>	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	

<b>¿Se han detectado las partes interesadas y/o afectadas por el problema, necesidad o reto, más allá de la población diana?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>SÍ</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<p>La población destinataria se define con distribución territorial en función de su origen. Se caracteriza en función de aspecto de empleo, educación, económicos, de movilidad, etc.</p>	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Se han identificado las desigualdades y brechas de género en el problema tratado?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>SÍ</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<p>Partiendo de la desagregación de datos por sexo, se recogen datos de la brecha de género en distintos ámbitos (pág.56-59). El PTMCG tiene como meta, lograr un transporte accesible, igualitario y socialmente responsable para el ámbito y su sociedad, por lo que estos datos serán la base para el análisis propositivo del mismo.</p>	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Queda clara la parte del problema que se va a abordar o mitigar? O ¿Es suficientemente concreto y justificado el reto a abordar?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>SÍ</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<p>Desde el inicio con la descripción del Marco Político y Estratégico, introduce y expone de forma clara los principales problemas del sector y a lo largo de todo el texto del diagnóstico y así como en la estrategia donde</p>	

<p>se justifica de forma concreta y suficiente el reto a abordar. De manera específica, se identifican los problemas y retos que se plantea el PTMCG en el Anexo F- Participación Ciudadana. Se identifican los problemas, las necesidades y los retos percibidos por la ciudadanía en el Área Metropolitana Campo de Gibraltar. Aparado 8.1.- Problemas, necesidades y retos detectados (p.: 145). El apartado 8.1.2 (146-149). Diagnóstico interno. 8.1.2.1.- Características geográficas de la movilidad. En este apartado se describen los principales problemas que el Campo de Gibraltar tiene que alcanzar a un modelo de sostenibilidad geográfica. 8.1.2.2.- Vehículo privado. Se encuentra congestionado en sus principales vías. 8.1.2.3.- Autobús.El uso del transporte público ha disminuido. 8.1.2.4.- Otros. Los viajes de otros modos, como el taxi y el autobús discrecional son excesivamente altos, con un 9 % de la participación de los modos motorizados. Esta cifra denota deficiencias en la la red de transporte público en la Comarca. 8.1.2.5.- Modos no motorizados. Existe falta de intermodalidad en los modos motorizados y en los no motorizados que, si no se subsana, aumentará más la reducción de viajes en estos modos.</p>
<p><b>Respuesta:</b> De acuerdo.</p>

Bloque A.2: Elementos de excelencia para la evaluabilidad del diagnóstico	
<p>¿Se han descrito las causas y las consecuencias de los problemas que se pretende abordar?</p>	
Evaluación	SÍ

Evidencias aportadas por el IAAP	
<p>Se describen en los apartados 7.4.3.-Conclusiones (p.: 93); 7.7.1.4.- Red peatonal de San Roque (p.: 96); 7.1.1.10.- Accesibilidad del transporte público (p. 115); 7.7.1.4.- Gestión del CTMCG (p.: 121); 7.9.3.- Adaptación del transporte público ante la pandemia (p.: 144); 8.1.2.1.- Caracterización geográfica de la movilidad (146); etc. Además, el plan cuenta con un análisis DAFO (pág. de la 151 a 154) que da cuenta del contexto de la situación de partida.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> De acuerdo.</p>	
<p>¿Se han analizado aquellos elementos económicos, legales, políticos, sociales, relevantes relacionados con la situación?</p>	
Evaluación	SÍ
Evidencias aportadas por el IAAP	
<p>Se han analizado el entorno jurídico y planes similares, PGOU, legislación medioambiental, entorno económico, evolución demográfica... Este análisis se encuentra en los apartados 3.- Marco competencial (pp.: 15-20); 4.- Marco jurídico (pp.: 21-23); 5.- Marco estratégico (pp.:24-31);7.- Análisis de la situación actual (pp.:36-144).</p>	
<p><b>Respuesta:</b> De acuerdo.</p>	
<p>¿Ha existido un proceso de participación (de las partes interesadas y/o población diana) en la fase de diagnóstico de la política pública?</p>	
Evaluación	SÍ
Evidencias aportadas por el IAAP	
<p>El plan desarrolla un apartado específico de participación. Las evidencias se encuentran en el apartado 6.1.- Participación: Coordinación en</p>	

<p>instrumentos de participación (pp.: 33-34), divulgación de un cuestionario a los ayuntamientos y organismos relevantes en el área. Campaña de campo con la encuesta domiciliaria de la movilidad, y apartado 6.2.- Buenas prácticas en la participación de interesados (pp.: 34-25) con una jornada participativa el 15 de julio de 2019 en Algeciras.</p> <p>Además, en el Anexo F- Participación Ciudadana. Se identifican los problemas, las necesidades y los retos percibidos por la ciudadanía en el Área Metropolitana Campo de Gibraltar.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> De acuerdo.</p>	
<p><b>En caso de haber respondido afirmativamente la anterior, ¿se ha tenido en cuenta una representación equilibrada de hombres y mujeres en ese proceso participativo para el diagnóstico?</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>No</b>
<p><b>Evidencias aportadas por el IAAP</b></p>	
<p>No se identifican evidencias de esta cuestión reflejada en el plan. En las páginas 33 y 34 se aborda explícitamente el procedimiento de participación, coordinación e instrumento de participación utilizados (cuestionarios...) y buenas prácticas. Sin embargo, no se recogen datos de representatividad en número o porcentaje sobre el total de asistentes, ni siquiera en el contenido del anexo f de participación ciudadana.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> La jornada participativa se organizó con el objetivo de contar con representación de las diversas entidades y sectores afectados por el proyecto. El representante de cada organismo fue de libre elección, presentándose tanto hombres como mujeres a dicho evento. En el</p>	

<p>documento elaborado por el IAAP sobre los resultados de la jornada participativa hay un registro de la asistencia de 42 personas, pero no especifica la representación de mujeres y hombres por lo que es desconocida con exactitud.</p>	
<p><b>¿Se ha analizado cómo afectan las relaciones de género al problema tratado?</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>No</b>
<p><b>Evidencias aportadas por el IAAP</b></p>	
<p>El Plan presenta los datos desagregados por sexos y se comprueba la distinta motorización de hombres y mujeres, pero no se analizan las relaciones de género que esto implica.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> Las mejoras del transporte público van enfocadas a la población de la Comarca en general, y a ambos géneros por igual. No es posible implantar medidas en materia de infraestructuras o servicios de transporte destinadas a un solo género. De todas formas, 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.</p>	
<p><b>¿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?</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>SÍ</b>
<p><b>Evidencias aportadas por el IAAP</b></p>	
<p>El plan identifica con claridad los problemas, necesidades y retos que abordará (p. 145). El plan realiza un buen análisis de la situación, y es</p>	

<p>prolijo en cuanto a la información aportada. Quedan claros los problemas y necesidades a los que la Estrategia pretende dar respuesta. Ofrece una serie de datos fundamentales de situación o caracterización y se identifican causas o consecuencias con datos numéricos cuantitativos, así como datos cualitativos de gran calado.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> De acuerdo.</p>	
<p><b>Elementos básicos que mejorar.</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>Se aportan</b>
<p><b>Evidencias aportadas por el IAAP</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Desagregar por sexo los datos recogidos en la tabla 7.2. Se considera que esta información es relevante para sustentar el diagnóstico que parte de la encuesta domiciliaria de movilidad (págs. 34-35)</li> <li>Indicar en el Plan los datos generales del proceso de consulta pública (plazo, número de propuestas presentadas, grado de aceptación, principales cambios que hubiesen podido motivar, etc.), así como la participación equilibrada de hombres y mujeres.</li> <li>Mejorar la presentación y comunicación de datos de la tabla 7.29. Actualmente resulta confusa la información que se recoge en relación al tráfico total de mercancías y pasajeros.</li> </ul>	
<p><b>Respuesta:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>De acuerdo. Se modifica tabla 7.2. y se aporta la información.</li> <li>La información detallada de los procesos de consultas está en sus anexos correspondientes, donde se concretan y definen los detalles del proceso.</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>De acuerdo. Se corrige un error en la tabla que llevaba a confusión.</li> </ul>	
<p><b>Recomendaciones de excelencia</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>Se aportan recomendaciones</b>
<p><b>Evidencias aportadas por el IAAP</b></p>	
<p>Analizar las relaciones de género con los problemas analizados y extraer conclusiones.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> Las mejoras del transporte público van enfocadas a la población de la comarca en general, a ambos géneros por igual. No es posible implantar medidas en materia de infraestructuras o servicios de transporte destinadas a un solo género. De todas formas, 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.</p>	

**Bloque B.1: Elementos esenciales para la evaluabilidad del diseño.**

**¿Los objetivos del plan están formulados con claridad, precisión y son suficientemente explícitos como para comprender el cambio esperado?**

<b>Evaluación</b>	<b>SÍ</b>
<p><b>Evidencias aportadas por el IAAP</b></p>	
<p>En el apartado 11.2.- Objetivos del PTMCG con la formulación y definición de 6 objetivos estratégicos (E) y 7 objetivos específicos (OESP) pp.: 155-156), incluso se ha descrito una matriz de coherencia entre los objetivos</p>	

estratégicos en relación con los objetivos específicos (tabla 11.1.- Matriz de coherencia OE, OESP, p.:156).	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Los objetivos están relacionados con los problemas, necesidades y retos o la situación que se pretende cambiar?</b>	
<b>Evaluación</b>	SÍ
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
El plan manifiesta que “las líneas estratégicas son la concreción de los objetivos de desarrollo y la transformación de los factores clave detectado en el diagnóstico. Todas las líneas estratégicas (4) son de obligado cumplimiento” (p.: 157). Además, se cuenta con una matriz de coherencia entre objetivos estratégicos y objetivos específicos y tabla relacional entre objetivos y líneas estratégicos.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿El plan cuenta con objetivos estratégicos?</b>	
<b>Evaluación</b>	SÍ
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En la pág. 155-156 se recogen explícitamente 6 Objetivos Específicos y 7 Objetivos estratégicos, así como la matriz de coherencia en la que se vinculan dichos objetivos.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Existe base científica, evidencias o buenas prácticas que fundamenten que las medidas y acciones previstas tendrán posibilidades de lograr los objetivos?</b>	
<b>Evaluación</b>	SÍ

<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En la página 34. Del plan se desarrolla una Buena Práctica. En el apartado 9.- Conclusiones de Benchmarking (p.:150). Se recoge un análisis de buenas prácticas en materia de transporte metropolitano y realización de un análisis comparativo a nivel nacional con las áreas metropolitanas de Bahía de Cádiz, Camp de Tarragona y Alicante.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Es razonable pensar que si se realizan las acciones propuestas se lograrán los efectos previstos? ¿Es viable este plan?</b>	
<b>Evaluación</b>	SÍ
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Aplicando la teoría del programa (plan) en la concatenación de la secuencia sistematizada de la lógica del plan, se evidencia que si se realizan las actuaciones y medidas diseñadas se podrían alcanzar los retos planteados a través de las actuaciones y las medidas con el condicional de un adecuado monitoreo y evaluaciones intermedias durante la implementación del plan PTMCG.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Se conoce quiénes son las mujeres y hombres que podrían beneficiarse de forma directa de las medidas y acciones previstas?</b>	
<b>Evaluación</b>	SÍ
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Esta información se recoge en el anexo L: “Fichas descriptivas de los escenarios”. En cada uno de los sub-escenarios: 1.1.1; 1.1.2; 1.2; 1.3; 1.4;	

2.1; 2.2; 2.3; 3.1; 3.; 3.3 y 4.1, hay definida dos categorías denominadas: Población destinataria y población beneficiaría.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Están previstos recursos materiales?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>No</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En el plan no se encuentra una descripción de los recursos materiales con los que se contará.	
<b>Respuesta:</b> Este plan es de carácter estratégico, la puesta en marcha de cada una de las medidas o actuaciones requerirá un estudio detallado donde se deberán concretar los recursos materiales necesarios en la definición exhaustiva del proyecto. Dichos estudios y medidas serán incorporados en el presupuesto de la DGMT.	
<b>¿Están previstos recursos humanos?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>No</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
No se encuentra descrito inicialmente que el Plan prevea recursos humanos. Parece que, por el sentido de la formulación, será así, pero no hay evidencias al respecto.	
<b>Respuesta:</b> Este plan es de carácter estratégico, la puesta en marcha de cada una de las medidas o actuaciones requerirá un estudio detallado donde se deberán concretar los recursos humanos necesarios en la definición exhaustiva del proyecto. No obstante, en el apartado del comité de seguimiento y evaluación del propio plan se especifica los órganos que	

deben implicarse en garantizar el cumplimiento de la implantación de las medidas.	
<b>¿Están cuantificados los recursos financieros y se identifica su procedencia?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En las fichas descriptivas de los escenarios se explicita los recursos financieros y su procedencia. En concreto, hay definida dos categorías denominadas: presupuesto y origen de los fondos.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Existe un cronograma de programas, medidas y acciones?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En la Tabla 13.3.- Cronograma para el sistema de seguimiento y evaluación (p.: 240), se contempla con respecto al cronograma de programas, medidas u acciones las siguientes: 1º.- Implantación del plan: 1.1. Actuaciones con año de puesta en servicio 2023 y 1.2.- Actuaciones con año de puesta en servicio de 2027. No obstante, no se identifica una secuenciación del cronograma general de programas, medidas y acciones.	
<b>Respuesta:</b> Al ser un plan de carácter estratégico se contemplan dos horizontes (2023/2027) y 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.	
<b>¿El plan presenta una estructura lógica que conecta los distintos elementos -objetivos, ejes, líneas de actuación y estrategias, acciones-, y de manera clara y coherente?</b>	
<b>Evaluación</b>	Sí
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En cada uno de los sub-escenarios (anexo L) siguiendo de modo sistemático y concatenado la siguiente secuencia: Código escenario, sub-escenario, nombre del escenario, línea estratégica, objetivos estratégicos, objetivos específicos, descripción del escenario, medidas a desarrollar, población destinataria, población beneficiaria, organismos necesarios, indicadores de realización, indicadores de resultados, temporalización, presupuesto y origen de los fondos. Además, en el apartado 13.2.6.se recoge la alineación entre el diagnóstico, los objetivos...	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>Bloque B.2: Elementos de excelencia para la evaluabilidad del diseño.</b>	
<b>¿Es posible detectar en el plan los elementos de la cadena de resultados: problemas /recursos/ actividades/ productos/ impactos?</b>	
<b>Evaluación</b>	Sí
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	

El Plan cuenta con una secuencia: Diagnóstico- objetivos-acciones- indicadores- evaluación, para cada programa de actuación.	
Los problemas se identifican en el diagnóstico y en el análisis DAFO. En el anexo h, recoge de forma pormenorizada el estudio del impacto de las acciones y medidas, quedando desarrollado en el Plan en todo el diagnóstico analizado desde distintos ámbitos: medioambiental, económico de movilidad.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Existe una jerarquía de objetivos bien formulada?</b>	
<b>Evaluación</b>	Sí
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Cada línea estratégica tiene definidos sus objetivos estratégicos y objetivos específicos (anexo L Ficha descriptiva de los escenarios). También se cuenta con una matriz de coherencia entre los objetivos estratégicos en relación con los objetivos específicos (tabla 11.1.- Matriz de coherencia OE_OESP, p.:156).	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Se ha establecido el período de tiempo en el que se espera alcanzar cada objetivo o cambio esperado?</b>	
<b>Evaluación</b>	En parte
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En el Plan no se establece el marco temporal definido, solo conocemos el tiempo de vigencia 2023-2027. Además, cada ficha descriptiva cuenta con temporalización.	

No obstante, el plan no consta de suficiente información para determinar si existen programas o acciones críticas que pudieran condicionar el desarrollo del resto para conseguir los objetivos.	
<b>Respuesta:</b> El plan consiste en la implantación total del escenario propuesto con todas las actuaciones o medidas que lo comprenden. El cambio esperado no se podrá evaluar hasta tiempo después de su implantación completa. No se puede hablar de acciones críticas, ya que el escenario trata de una actuación principal y el resto de las medidas se encargan de alimentarla y mejorar su impacto sobre la movilidad del ámbito.	
<b>¿La temporalización de los programas y acciones resulta viable con los recursos humanos y materiales disponibles?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>SÍ</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Los elementos que evidencian la viabilidad son la ficha descriptiva de los escenarios; la amplitud del periodo de implementación de las medidas previstas 2023 y 2027; y el seguimiento anual de las mismas por el Comité de Seguimiento y Evaluación.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Existen objetivos de igualdad de género con indicadores que permitan su evaluación?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	

Se identifican 2 indicadores de género en referencia a la movilidad (pág. 232) que se consideran insuficientes. “Participación del vehículo privado de ambos sexos” y “participación del hombre en el vehículo público”.	
<b>Respuesta:</b> Considerando que este plan pretende principalmente promover el transporte público y disminuir el uso del vehículo privado, se considera adecuado y suficiente el seguimiento de la participación de ambos géneros en cada uno de estos modos. Complementariamente y con el fin de mejorar este aspecto se añaden dos indicadores que pretenden profundizar en la perspectiva de género. Son los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Participación de ambos sexos en el transporte público.</li> <li>• Participación de ambos sexos en el uso de la bicicleta.</li> </ul>	
<b>¿Se contemplan acciones de igualdad de género y/o acciones positivas?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>No</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
No hay evidencias	
<b>Respuesta:</b> 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 de la Comarca. Además, no se han encontrado desigualdades en la fase de diagnóstico que nos lleven a implantar medidas diferenciadas por sexo.	
<b>¿Es el diseño de la acción pública coherente con la situación de partida, claro en sus planteamientos, objetivos y acciones previstas? ¿Se considera viable?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>SÍ</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	

La descripción del diseño de la acción pública está lógicamente vinculada con el diagnóstico de problemas, necesidades y retos identificados y es coherente con los mismos (Ámbito territorial, caracterización socioeconómica, evolución territorial y urbanística, accidentalidad, aspectos medioambientales, Impacto de salud, sistema de transporte, análisis de movilidad y adaptación a la situación provocada por COVID 19). Además, está justificada su relación con los objetivos estratégicos y específicos, las líneas estratégicas (escenarios y sub-escenarios), actuaciones y medidas. El plan se considera viable debido a la coherencia observada en la cadena de resultados que se pretenden alcanzar en la puesta en marcha de acciones para la mitigación de los problemas, necesidades y retos del PTMCG.

**Respuesta:** De acuerdo.

**Elementos básicos que mejorar**

<b>Evaluación</b>	<b>Se aportan</b>
-------------------	-------------------

**Evidencias aportadas por el IAAP**

- Describir los recursos materiales y humanos necesarios para el desarrollo del PTMCTG. Sería conveniente reflejar esta información en las fichas de programas.
- Especificar la temporalización de las acciones previstas a medio y largo plazo.

**Respuesta:**

- Este plan es de carácter estratégico, la puesta en marcha de cada una de las medidas o actuaciones requerirá un estudio detallado donde se deberán concretar los recursos humanos y materiales necesarios

en la definición exhaustiva de cada proyecto. En el apartado de Comité de seguimiento y evaluación del propio plan se especifican los órganos que deben implicarse en garantizar el cumplimiento de la implantación de las medidas.

- La temporalización de las actuaciones está reflejada en el apartado *12.2 Listado de actuaciones del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar*. En ella se le asocia un horizonte temporal, de los contemplados por el plan, a cada una de las actuaciones propuestas en el escenario.

**Recomendaciones de excelencia**

<b>Evaluación</b>	<b>Se aportan recomendaciones</b>
-------------------	-----------------------------------

**Evidencias aportadas por el IAAP**

- Estimar los recursos que procederán de fondos europeos en los casos que no se haya realizado a nivel de programa.
- Incorporar una alineación de los objetivos con los ODS.
- Incorporar indicadores de género.
- Diseñar acciones (medidas concretas) relacionadas con los objetivos estratégico, objetivos específicos, escenarios y Sub-escenarios de igualdad de género y/o acciones positivas.
- Complementar el análisis DAFO con un análisis CAME que refleje la priorización de PNR y las propuestas de acción.

**Respuesta:**

- No forma parte del alcance del Plan.

- De acuerdo. Se incorpora una alineación con los objetivos ODDs en el apartado 2.1 donde se cita precisamente esta concordancia entre el plan y ODDs.
- Considerando que este plan pretende principalmente promover el transporte público y disminuir el uso del vehículo privado, se considera adecuado y suficiente el seguimiento de la participación de ambos géneros en cada uno de estos modos.
- Las medidas y actuaciones propuestas por el plan están diseñadas precisamente para alcanzar los objetivos, tanto específicos como estratégicos, de manera que se vea beneficiada toda la población sin desigualdades de género.
- El análisis CAME consiste en definir la estrategia con la que vamos a afrontar las debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades detectadas en el DAFO. Esto es coincidente precisamente con las líneas estratégicas trazadas por el plan para alcanzar los objetivos.

**Bloque C.1: Elementos esenciales para la evaluabilidad del sistema de seguimiento y evaluación.**

**¿Todos los objetivos tienen asignados indicadores?**

<b>Evaluación</b>	Sí
-------------------	----

**Evidencias aportadas por el IAAP**

El Plan de acción, cuenta con un sistema de indicadores de contexto/impacto que engloba los ámbitos de actuación. Los objetivos se cuantifican con indicadores de

resultados y de impacto, las metas se establecen en ejes estratégicos asignadas a los objetivos específicos que a su vez desarrolla otros objetivos estratégicos y las acciones, presentados en fichas descriptivas de los indicadores (definición, fuentes estadísticas, etc.) (pág. 155-182). Los indicadores también aparecen recogidos en el anexo L, en cada uno de los sub-escenarios donde se definen indicadores de resultados y de realización.

**Respuesta:** De acuerdo.

**¿Son accesibles, relevantes y claros los indicadores de realización?**

<b>Evaluación</b>	Sí
-------------------	----

**Evidencias aportadas por el IAAP**

Los indicadores de realización que hay definidos son accesibles, relevantes y claros ya que miden el progreso de la ejecución de las medidas y/o actuaciones previstas de cada una de las 4 líneas estratégicas definidas en el anexo L: “Fichas descriptivas de los escenarios”., su desarrollo está contemplado en el anexo L: “Fichas descriptivas de los escenarios” y en el apartado 11.7.- Programa de Actuación (pp.: 182-187).

**Respuesta:** De acuerdo.

**¿Son accesibles, relevantes y claros los indicadores de resultados?**

<b>Evaluación</b>	Sí
-------------------	----

**Evidencias aportadas por el IAAP**

Los indicadores de resultados se han establecido para medir si se han conseguido

o no los objetivos estratégicos de sus 4 líneas y los objetivos específicos definidos y están midiendo los efectos directos e inmediatos producidos en la implantación del PTM-CG. Su desarrollo está contemplado en el anexo L: “Fichas descriptivas de los escenarios” y en el apartado 11.7.- Programa de Actuación (pp.: 182-187).	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Son accesibles, relevantes y claros los indicadores de impacto?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>No</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
No existen evidencias de su descripción, tanto en la versión preliminar como en los anexos correspondientes.	
<b>Respuesta:</b> Los indicadores de impacto son los recogidos en el apartado 13.2.5. <i>Indicadores aplicados a la situación actual</i> que miden el impacto del plan, evidentemente, un tiempo después de su implantación.	
<b>¿Los indicadores previstos están desagregados por sexo?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En el documento del Plan se presentan datos desagregados por sexo solo en relación a la movilidad (indicadores de realización).	
<b>Respuesta:</b> El plan solo aplica indicadores a la movilidad porque es un plan de transporte y ese es su objetivo.	
<b>¿Hay al menos un indicador básico de género (índice de concentración, índice de distribución, índice de feminización, brecha de género)?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>No</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	

No se encuentran evidencias de indicadores básicos de género incluidos en el Plan.	
<b>Respuesta:</b> Durante todo el desarrollo del documento del plan se han ido incluyendo en todos los análisis posibles (análisis socioeconómicos y análisis de movilidad) indicadores de género, como el índice de distribución (tabla 7.5.), índice de feminización (tabla 7.12.) y la brecha de género (gráfico 7.18). Complementariamente y con el fin de mejorar este aspecto se añaden dos indicadores que pretenden profundizar en la perspectiva de género. Son los siguientes:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Participación de ambos sexos en el transporte público.</li> <li>• Participación de ambos sexos en el uso de la bicicleta.</li> </ul>	
<b>¿Los indicadores tienen asignados fuentes de información accesible?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
La fuente de información para obtener cada indicador se muestra en las fichas, así como el gestor de dicha información se indica debajo de cada línea de actuación (pág.182). Por tanto, la accesibilidad a estos datos parece garantizada.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Están previstos sistemas de recogida de información que permitan valorar los resultados logrados durante y al final de la implantación?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
El apartado 13.1 del Plan se recoge de forma pormenorizada el sistema de recogida de información, el responsable de recogerla, así como el	

esquema de los indicadores que medirán el alcance de las mejoras y la alineación con los objetivos, criterios e indicadores. Además, en ese apartado se plantea que realizar un informe anual y la recogida de información a través de una batería de indicadores establecidos para evaluar el cumplimiento de los objetivos como el control de las medidas previstas que permita disponer de una serie histórica indispensable para la evaluación de tendencias producto de la implantación de las medidas de este Plan.

**Bloque C.2: Elementos de excelencia para la evaluabilidad del sistema de seguimiento y evaluación.**

**¿Existe diversidad de fuentes de información?**

<b>Evaluación</b>	Sí
-------------------	----

**Evidencias aportadas por el IAAP**

Hay fuentes tanto propias como externas. En todo el Plan se especifica las fuentes de información utilizadas debajo de cada tabla y figura de datos. Si bien la mayoría de la información para medir los impactos proviene de fuentes oficiales como el IECA, INE, encuestas de población, etc., también se usan otras fuentes como el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, o el British Medical Journal. 2020, Santé Publique France. 2020

**Respuesta:** De acuerdo.

**¿Existe diversidad de técnicas de recogida de información?**

<b>Evaluación</b>	Sí
-------------------	----

**Evidencias aportadas por el IAAP**

Se ha realizado análisis documental, técnicas participativas, análisis comparativo (benchmarking), encuesta domiciliaria.

**Respuesta:** De acuerdo.

**¿Se explicitan los responsables de dar la información, de recogerla y de interpretarla?**

<b>Evaluación</b>	Sí
-------------------	----

**Evidencias aportadas por el IAAP**

En el apartado 13.1 del Plan se recoge de forma pormenorizada el sistema de recogida de información, el responsable de recogerla, así como el esquema de los indicadores que medirán el alcance de las mejoras y la lineación con los objetivos, criterios e indicadores.

**Respuesta:** De acuerdo.

**¿Son accesibles, relevantes y claro los indicadores de género?**

<b>Evaluación</b>	No
-------------------	----

**Evidencias aportadas por el IAAP**

No se han evidenciado indicadores de género.

**Respuesta:** Durante todo el desarrollo del documento del plan se han ido incluyendo en todos los análisis posibles (análisis socioeconómicos y análisis de movilidad) indicadores de género, como el índice de distribución (tabla 7.5.), índice de feminización (tabla 7.12.) y la brecha de género (gráfico 7.18). Complementariamente y con el fin de mejorar este aspecto se añaden dos indicadores que pretenden profundizar en la perspectiva de género. Son los siguientes:

- Participación de ambos sexos en el transporte público.

<ul style="list-style-type: none"> <li>Participación de ambos sexos en el uso de la bicicleta.</li> </ul>	
<b>¿Existe información accesible, clara, fiable y suficiente para el seguimiento y la evaluación?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Se considera que existe información suficiente, diversa, clara y fiable (pues procede de un análisis riguroso y técnicamente avanzado) para llevar a cabo el seguimiento y la evaluación del PTM-CG	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>Elementos básicos que mejorar</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Se aportan</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Desagregar por sexo los indicadores de resultados de cada línea de actuación.</li> <li>Incluir indicadores de impacto de género.</li> </ul>	
<b>Respuesta:</b> Durante todo el desarrollo del documento del plan se han ido incluyendo en todos los análisis posibles (análisis socioeconómicos y análisis de movilidad) indicadores de género, como el índice de distribución (tabla 7.5.), índice de feminización (tabla 7.12.), la brecha de género (gráfico 7.18) y distribución modal por género. Complementariamente y con el fin de mejorar este aspecto se añaden dos indicadores que pretenden profundizar en la perspectiva de género. Son los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>Participación de ambos sexos en el transporte público.</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>Participación de ambos sexos en el uso de la bicicleta.</li> </ul>	
<b>Recomendaciones de excelencia</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Se aportan recomendaciones</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Extrapolar del indicador de realización “Participación del vehículo privado de ambos sexos” que se encuentra en todos los sub-escenarios y darle el sentido de brecha de género, a nivel de establecer la diferencia entre las tasas o porcentajes femeninos y masculinos en la categoría de una variable.</li> <li>Determinar el índice de feminización del carné de conducir</li> </ul>	
<b>Respuesta:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>El indicador de participación del vehículo privado de ambos sexos medirá el porcentaje de mujeres y hombres de manera que ya se establecerá la diferencia.</li> <li>Ya se encuentra calculado en la tabla 7.12. Censo de conductores.</li> </ul>	

<b>Bloque D.1: Elementos esenciales para la evaluabilidad del contexto</b>	
<b>¿Se prevé un mecanismo para la coordinación del seguimiento y la evaluación?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En las págs. 239-240 se establecen mecanismos de seguimiento y evaluación. El comité previsto estará compuesto por la Dirección General	

de Movilidad y Transportes (DGMT) de la Junta de Andalucía, el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar y, como entidad representante de todos los municipios, la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar, pero no se designan funciones del Comité técnico de seguimiento y evaluación, ni se concretan la atribución de responsabilidades precisas a cada integrante.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Se prevé la participación de las partes interesadas en el sistema de seguimiento y evaluación?</b>	
<b>Evaluación</b>	No
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
El apartado de gobernanza prevé la participación de otros organismos implicados en la materia, representantes de la administración, etc. (pág.32-34). No obstante, no se desarrolla la metodología ni el cronograma mediante los cuales se llevará a cabo la evaluación participativa. Únicamente se menciona la participación de la Administración andaluza.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo estos aspectos.	
<b>¿El sistema de seguimiento y evaluación cuenta con los medios humanos y materiales necesarios para su funcionamiento?</b>	
<b>Evaluación</b>	En parte / No
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	

El sistema de seguimiento y evaluación no explicita si se dedicará recursos específicos. Se sobreentiende que esta labor la realizarán los organismos responsables que integran el comité.	
<b>Respuesta:</b> Sí, el seguimiento y evaluación deben realizarlo los organismos competentes, tal y como se define en el apartado 13.3. <i>Comité de seguimiento y evaluación.</i>	
<b>¿Hay un cronograma para el seguimiento y evaluación, que incluye cuando se realizará la evaluación y los informes a entregar?</b>	
<b>Evaluación</b>	Sí
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Existe un cronograma específico para el sistema de seguimiento y evaluación (tabla 13.3).	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo.	
<b>¿Está previsto un sistema de seguimiento y evaluación a disposición de la ciudadanía?</b>	
<b>Evaluación</b>	No
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
No hay evidencias de cómo se pondrá a disposición de la ciudadanía los resultados de la evaluación del Plan	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.	

Bloque D.2: Elementos de excelencia para la evaluabilidad del contexto	
¿Todas las partes interesadas pueden acceder a la información que les pueda ser útil?	
Evaluación	No
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
No se menciona que el sistema de seguimiento y evaluación prevea el acceso de las partes interesadas a la información.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.	
¿Está previsto un informe de evaluación dirigido a la ciudadanía, con un diseño atractivo y un lenguaje claro y sencillo?	
Evaluación	No
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
No se menciona que esté previsto un informe de este carácter.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.	
¿Se han previsto mecanismos para asegurar la composición equilibrada de hombres y mujeres tanto en el personal encargado, así como en las comisiones que el plan prevea para el seguimiento y evaluación?	
Evaluación	No
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
No hay evidencias de que esté prevista una composición equilibrada del comité técnico.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto.	

¿Existe un compromiso firme con la evaluación? ¿Se cuenta con los recursos necesarios? ¿Se van a difundir los resultados?	
Evaluación	En parte
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Se considera que el Plan recoge un compromiso formal con la evaluación, pero que tiene una perspectiva de la evaluación como control de la ejecución de programas que no es acertada. Tras el análisis, se observa que el sistema de evaluación previsto no está correctamente definido ni estructurado, de manera que no permitirá conocer los resultados e impactos de esta política pública. En cuanto a los productos y resultados, el plan prevé mediciones durante el seguimiento y la elaboración de informes anuales. En cuanto a los recursos, el plan cuenta con una temporalización, pero el órgano encargado de la evaluación, el Comité técnico de Seguimiento y Evaluación no cuenta con dotación específica de recursos humanos y materiales. En cuanto a la difusión, no se observa ningún compromiso con la comunicación de resultados de la evaluación. Tampoco se mencionan formatos y audiencias a las que se dirigirá.	
<b>Respuesta:</b> De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo estos aspectos.	
<b>Elementos básicos que mejorar</b>	
Evaluación	Se aportan
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>Determinar funciones y responsabilidades para el comité técnico de seguimiento y evaluación.</li> </ul>	

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dotar o hacer explícita la dotación de recursos para el comité técnico de seguimiento y evaluación.</li> <li>• Enfatizar la transparencia, comunicación y difusión de los resultados de la estrategia, generar información para transferir como ejemplo de buenas prácticas y potenciar la capacidad de rendición de cuentas que no se contempla.</li> </ul>	
<p><b>Respuesta:</b> De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo estos aspectos.</p>	
<p><b>Recomendaciones de excelencia</b></p>	
<p><b>Evaluación</b></p>	<p><b>Se aportan</b></p>
<p><b>Evidencias aportadas por el IAAP</b></p>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Establecer canales de información accesibles y con lenguaje sencillo para que la ciudadanía pueda conocer los resultados del seguimiento y la evaluación del PTM-CG.</li> <li>• Asegurar una composición paritaria del Comité técnico.</li> <li>• Facilitar la participación de partes interesadas en el sistema de seguimiento y evaluación. Elaborar un modelo de evaluación participativa.</li> </ul>	
<p><b>Respuesta:</b> De acuerdo. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo estos aspectos.</p>	

## 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 abril de 2022 de la Versión Final del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar.

### 6.1. Informe de Incidencia Territorial (IIT)

#### 6.1.1. Recepción Informe

A 21 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 del Campo de Gibraltar. 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 PTMCG

A continuación se describen, de forma sintética, el conjunto de comentarios que se incluyen en la propuesta de mejora del PTMCG 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 PTMCG se han clarificado los objetivos generales de los planes de ordenación del territorio en el ámbito (POTA, POTCG), la coherencia con los objetivos del PTMCG y las principales actuaciones consideradas en el Escenario del Plan. Dichas aclaraciones se pueden encontrar en la sección “11.3 Coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial”, y en la sección “12.2. Listado de actuaciones del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar” de la Versión Final del PTMCG.*

2. **Propuesta 2 IIT:** *El PTMCG carece de un apartado específico sobre la justificación de la coherencia de sus contenidos con el POTA y el POTCG. 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

3. **Propuesta 3 IIT:** Se considera conveniente justificar de forma más precisa la coherencia de las actuaciones consideradas en el apartado 12.2 de la versión Final del Plan con las previstas en materia de movilidad por el plan subregional.

**Respuesta:** solventado en la respuesta del comentario 1

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

### 6.2.1. Recepción Informe

A agosto de 2022, la Consejería de Salud y Consumo de la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica remite el Informe de Evaluación de Impacto en Salud al promotor del PTMCG.

En dicho informe se incluye una valoración preliminar del posible impacto sobre la salud que puede tener el PTMCG.

### 6.2.2. Resolución incluida en el Informe

Una vez valorado el documento VIS presentado por la administración promotora, **en líneas generales el Informe concluye que el PTMCG va a tener un impacto positivo en la salud de la población de la comarca** al pretender implantar un sistema de movilidad sostenible favoreciendo la accesibilidad de la población a los servicios y equipamientos básicos, mejorando las interconexiones entre los diferentes núcleos poblacionales, promoviendo el uso de energías renovables, empleo de transporte público y la movilidad activa reduciendo las emisiones contaminantes. Estas medidas

contribuyen así mismo a mitigar los efectos del cambio climático y por consiguiente los efectos de este sobre la salud de la población y del medio.

Sin embargo, en la propuesta se incluyen una serie de comentarios a incluir en el informe de Impacto en la Salud, en particular en el “Anexo H - VIS de la EAE” del presente Plan.

### 6.2.3. Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMCG

Al hilo de los comentarios incluidos en el Informe de evaluación de Impacto en la Salud, el equipo consultor ha adecuado el Anexo H del Plan con las siguientes consideraciones:

- En el análisis socio-económico del informe se ha hecho hincapié en la descripción de grupos de población vulnerables, incluyendo material espacial descriptivo de grupos poblacionales y su relación con los principales equipamientos y puntos dotacionales del ámbito.
- Se ha incluido en el VIS un capítulo relacionado con la contaminación acústica
- Tal y como se expone en el Informe de Evaluación de la Consejería de Salud y Consumo, se ha ampliado y motivado la valoración del Plan desde el punto de vista de la salud.
  - Se ha incluido una valoración global del Plan, considerando el conjunto de actuaciones incluidas
  - Se ha incluido una identificación de determinantes y una valoración del Plan en fase de obras

- Se ha propuesto una priorización de actuaciones para la fase de obras, considerando las más relevantes o de menos impacto en la salud de la ciudadanía
- Se propone un programa de seguimiento del Plan desde el punto de vista de la salud, incluyendo indicadores complementarios a los ya descritos en el EsAE del Plan.

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

### 6.3.1. Recepción Informe

A 1 de 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.

### 6.3.1. 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 Campo de Gibraltar. 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.

## 6.3.2. Propuesta incluida en el Informe, y consideración en el PTMCG

1. **Propuesta 1 IIT:** *En el capítulo 7 del EsAE se aportan cuatro escenarios posibles basándose en la aplicación de dos metodologías: un análisis Coste-Beneficio y un análisis multicriterio. La primera metodología analiza únicamente la viabilidad económica de los cuatro escenarios, no considerándose apropiada para analizar la viabilidad ambiental. La segunda evalúa los escenarios 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 y el ruido, los cuales suman más de un 40% del peso, en cualquiera de los dos procedimientos seguidos 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, ocupación 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.

## 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 Campo de Gibraltar, 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 Cádiz, comparte, en marzo de 2023, el *“Informe sobre la afección patrimonial del Plan de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible”*, como informe preceptivo de valoración del PTMCG, en materia de consideración del Patrimonio Histórico y promoción cultural.

Dicho informe analiza, con carácter estratégico, las actuaciones del Plan que pudiesen tener afección sobre el Patrimonio, así como las diferentes fuentes de información a través de las cuales se podría caracterizar y georreferenciar el patrimonio cultural.

Por este motivo, y atendiendo a dicho informe preceptivo, se ha ampliado el capítulo *“6. Caracterización ambiental del Área Metropolitana del Campo de Gibraltar”* Estudio de Impacto Ambiental, sobre el Patrimonio cultural del ámbito comarcal.

### 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 Campo de Gibraltar. 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 incorpora dos exámenes de coherencia.

Por una parte, realiza el *“Examen de la coherencia del “Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible” con la planificación económica general”*, tomando 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 otra, realiza el *“Examen de la coherencia del “Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible” con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia”* (PTRT).

El PTRT es la estrategia española para canalizar los fondos destinados por Europa a reparar los daños provocados por la crisis del COVID - 19 a través de reformas e inversiones financiadas por fondos Next Generation EU, y a tal efecto, se indica que que el *“Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible prevé financiarse con 625,594,30 euros de*

*Fondos Next Generation EU en el marco de del Componentes 1 Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos dentro de la Palanca 1 Agenda urbana y rural, lucha contra la despoblación y desarrollo de la agricultura; y del Componente 6 Movilidad sostenible, segura y conectada dentro la Palanca 2 Infraestructuras y ecosistemas resilientes”.*

Por ello, y tras la valoración de coherencia del PTMCG con la ETEA y el PTRT, el informe preceptivo de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos determina que el "*Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. Plan de Movilidad Sostenible es coherente con la planificación económica general de la Junta de Andalucía*".

### 7.3. Observaciones de la unidad 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 de Evaluación de Impacto de Género del Plan de Transporte Metropolitano del Área del Campo de Gibraltar. 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 13. 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 13.2.3, 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 sexos en los Indicadores para la movilidad metropolitana no motorizada y los Indicadores para la movilidad metropolitana motorizada. 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 13.2.3 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 13.3 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.

3. **Propuesta 3:** De acuerdo con el artículo 4. Principios generales y el artículo 9. Lenguaje no sexista e imagen pública, de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, y la Instrucción de 16 de marzo de 2005, de la Comisión general de Viceconsejeros y Viceconsejeras, se deberá evitar la utilización de un lenguaje sexista en las disposiciones de carácter general de la Junta de Andalucía. Al respecto, se aprecia que la Dirección General de Movilidad y Transportes ha tenido en cuenta en la redacción del Plan, en líneas generales, la utilización de un lenguaje no sexista y que facilita la visibilización tanto de las mujeres como de los hombres. No obstante, se sugiere una revisión del texto al objeto de no emplear algunos términos como viajeros, ciudadanos o conductores.

**Respuesta:** Se ha revisado el lenguaje utilizado en el texto.



**UNIÓN EUROPEA**

Fondo Europeo de Desarrollo Regional



**Junta de Andalucía**

Consejería de Fomento,  
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO  
DEL CAMPO DE GIBRALTAR