

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Plan de Movilidad Sostenible



**Anexo: Consultas realizadas
Febrero 2024**



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DEL ÁREA DE CÓRDOBA

Índice:

1	Introducción.....	4
2	Tramitación ambiental. Documento de alcance.....	5
2.1	Entidades consultadas.....	5
2.2	Principales puntos por considerar del documento de alcance.....	7
2.3	Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información.....	8
3	Centros Directivos y Entidades y Organismos adscritos a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda consultados.....	27
3.1	Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía.....	27
3.2	Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana.....	27
3.3	Dirección General de Infraestructuras Viarias.....	29
4	Observaciones recibidas previa a la celebración de la Comisión de Redacción del Plan	31
4.1	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural.....	31
4.2	Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional y Consejería de Universidad, Investigación e Innovación.....	32
4.3	Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos a través de la Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera.....	32
4.4	Consejería de Industria, Energía y Minas.....	33
4.5	Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa a través de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Córdoba	33

4.6	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul a través de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático.....	33
4.7	Consejería de Turismo, Cultura y Deporte a través de la Secretaría General para el Turismo.....	35
4.8	Administración General del Estado.....	36
5	Síntesis del Comité de Expertos.....	37
5.1	Introducción.....	37
5.2	Presentación de expertos.....	37
5.3	Respuestas y conclusiones extraídas del Comité de Expertos.....	38
5.4	Conclusiones del grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan.....	57

Índice de tablas:

Tabla 1: Administraciones públicas y entidades consultadas en la 1ª ronda de Consultas del procedimiento ambiental del PTMACO.....	5
Tabla 2: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Junta de Andalucía	10
Tabla 3: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Administración local.	26
Tabla 4: Persona experta I consultada para la valoración del PTMACO.....	37
Tabla 5: Persona experta II consultada para la valoración del PTMACO.....	37
Tabla 6: Persona experta III consultada para la valoración del PTMACO.....	38
Tabla 7: Persona experta IV consultada para la valoración del PTMACO.....	38
Tabla 8: Persona experta V consultada para la valoración del PTMACO.....	38
Tabla 9: Persona experta VI consultada para la valoración del PTMACO.....	38
Tabla 10: Conclusiones del grupo focal sobre la Metodología	57
Tabla 11: Conclusiones del grupo focal sobre el Impacto Potencial.....	58
Tabla 12: Conclusiones del grupo focal sobre la suficiencia de tiempo y medios	58
Tabla 13: Conclusiones del grupo focal sobre la coherencia interna.....	58
Tabla 14: Conclusiones del grupo focal sobre la integralidad y relevancia	59
Tabla 15: Observaciones finales.....	59

Índice de figuras:

Figura 1: Metodología para la caracterización ambiental.....	8
--	---

1 Introducción

El objetivo de este Anejo es recopilar el conjunto de aportaciones que se han realizado al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba durante el proceso de elaboración del mismo, y motivar cómo dichos comentarios se han considerado e integrado en el propio Plan.

Además de este primer apartado introductorio, en el segundo apartado se recogen las consultas realizadas en la primera fase de tramitación ambiental, para la elaboración del Documento de Alcance para el Estudio Ambiental Estratégico. Las aportaciones se han realizado con base al documento Borrador del Plan, el Documento Inicial Estratégico (en adelante DIE) y el documento inicial de Valoración de Impacto en Salud (en adelante VIS).

En el tercer apartado incluyen las observaciones recibidas por parte de los Centros Directivos, Entidades y Organismos adscritos a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (CFATV).

En el cuarto apartado se incluyen las observaciones recibidas con anterioridad a la celebración de la Comisión de Redacción del Plan, la cual se celebra el 19 de septiembre de 2023. Las aportaciones se han realizado con base a la Versión Preliminar del Plan del mes agosto, y las observaciones correspondientes para resolver tales comentarios ya se incorporan a la Versión Preliminar del Plan del mes de noviembre.

En el quinto apartado se incluyen las consideraciones y aportaciones al Plan producto de la celebración del Comité de Expertos, el 20 de noviembre de 2023.

2 Tramitación ambiental. Documento de alcance

2.1 Entidades consultadas

En relación a lo establecido en la Ley 7/2007, la Evaluación Ambiental Estratégica es el procedimiento administrativo instrumental respecto de la aprobación o de adopción de planes y programas, a través del cual se analizan los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente de los planes y programas, y en el caso de estudio los del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba (PTMACO).

En consecuencia, y con carácter normativo, el fin del presente procedimiento de evaluación ambiental estratégica es la integración ambiental de los planes o programas, como aspecto esencial para prevenir y corregir los posibles efectos negativos¹ que repercutan sobre sistema medioambiental.

En el mes de enero de 2023, se redactó el Documento Inicial Estratégico (en adelante, DIE) del presente Plan para así iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica regulado en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre) y en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad

Ambiental. Se trata de un Plan que, al tratarse de un instrumento de planificación, pretende establecer el marco de futuras autorizaciones de proyectos legalmente sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que no detalla proyectos específicos ni dispone de un carácter ejecutivo, planteándose a escala estratégica, no a la escala de los proyectos que lo desarrollen posteriormente.

Así, **el órgano ambiental somete el DIE y el documento Borrador del Plan** (ambos a fecha de enero de 2023) **a consultas a las Administraciones públicas afectadas y al público interesado, con el fin de elaborar el documento de alcance**, de acuerdo al artículo 19.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre). Complementariamente, la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul habilitó la web para facilitar dicha información y consulta, y el canal de administración electrónica.

Las entidades consultadas, y las que han emitido un informe de respuesta, se resumen en la siguiente tabla.

Tabla 1: Administraciones públicas y entidades consultadas en la 1ª ronda de Consultas del procedimiento ambiental del PTMACO.

Entidades consultadas	Responde
Estado	
Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico Secretaría de Estado de Medio Ambiente	

¹ Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Artículo 15. Finalidad. Los instrumentos de prevención y control ambiental regulados en el presente Título tienen por

finalidad prevenir o corregir los efectos negativos sobre el medio ambiente de determinadas actuaciones.

Entidades consultadas	Responde
Junta de Andalucía	
Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa Viceconsejería	
Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional Viceconsejería	
Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural Viceconsejería	
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Viceconsejería	
Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo Viceconsejería	
Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública Viceconsejería	X
Consejería Economía, Hacienda y Fondos Europeos Viceconsejería	X
Consejería de Política Industrial y Energía Viceconsejería	X (2)
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte Viceconsejería	X (3)
Consejería de Salud y Consumo DG de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica	X
Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad Viceconsejería	X
Consejería de Universidad, Investigación e Innovación Viceconsejería	X
Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	X
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Dirección General de Política Forestal y Biodiversidad	
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático	X (5)

Entidades consultadas	Responde
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Dirección General de Espacios Naturales Protegidos	X
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Servicio de Información y Análisis Ambiental	X
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Unidad de Igualdad de Género	X
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Delegación Territorial de Córdoba	X²
Administración local	
Diputación Provincial de Córdoba	
Ayuntamiento de Almodóvar del Río	
Ayuntamiento de Castro del Río	
Ayuntamiento de Córdoba	
Ayuntamiento de Espejo	
Ayuntamiento de El Carpio	
Ayuntamiento de Fernán-Núñez	
Ayuntamiento de Guadalcazar	
Ayuntamiento de La Carlota	
Ayuntamiento de La Guijarrosa	
Ayuntamiento de La Victoria	
Ayuntamiento de Montemayor	
Ayuntamiento de Montoro	
Ayuntamiento de Obejo	
Ayuntamiento de Pedro Abad	
Ayuntamiento de Posadas	X
Ayuntamiento de San Sebastián de los Ballesteros	

² Con posterioridad a la fecha límite establecida para la primera ronda de consultas, se ha recibido en el mes de noviembre de 2023, fuera de plazo, un nuevo informe realizado desde la Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de Córdoba.

Entidades consultadas	Responde
Ayuntamiento de Villaharta	
Ayuntamiento de Villafranca de Córdoba	
Ayuntamiento de Villaviciosa de Córdoba	
Otras instituciones y colectivos sociales	
Unión de Consumidores de Andalucía (UCA)	
Consumidores en Acción (FACUA)	
Federación Andaluza de Municipios y Provincias (FAMP)	
CSIC Andalucía	
Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA)	
Asociación de empresas del sector medioambiental de Andalucía (AESMA)	
Comisiones Obreras (CCOO)	X
Unión General de Trabajadores (UGT)	
WWF/Adena	
Ecologistas en Acción	
Greenpeace España	
Grupo SEO	
Cámara de Comercio	
Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores (ASAJA)	
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG)	
Unión de Pequeños Agricultores y Ganaderos (UPA)	
Universidad de Córdoba	
Federación Andaluza de Ciclismo	

Fuente: Documento de Alcance del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

Finalizado el trámite de consultas, la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul recibe los informes preceptivos y procede a proponer la amplitud, nivel de detalle y el grado de especificación que habrá de presentar el correspondiente Estudio Ambiental Estratégico (EsAE), como parte integrante del PTMACO con los contenidos exigidos por la Ley 7/2007, así

como toda aquella que se considere razonablemente necesaria para asegurar su calidad.

De este modo, y con base en los Informes en 1ª ronda de consultas del PTMACO, se elabora el documento de alcance y se hace llegar al equipo Consultor el día 26 de mayo de 2023.

2.2 Principales puntos por considerar del documento de alcance

El documento de alcance del PTMACO emitido en el mes de mayo de 2023, y elaborado por la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, hace alusión a la importancia de la Evaluación Ambiental Estratégica en contribuir desde la planificación al desarrollo de modelos realistas de sostenibilidad, teniendo en cuenta el cambio climático, y tomando como referencia los principios enmarcados en los acuerdos existentes a nivel internacional, nacional y autonómico.

Por ello, el documento de alcance remarca la necesidad de que el PTM se coherente con:

- El modelo de desarrollo sostenible que plantea la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 (EADS 2030).
- La Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, y el Plan Andaluz de Acción por el Clima 2021-2030.

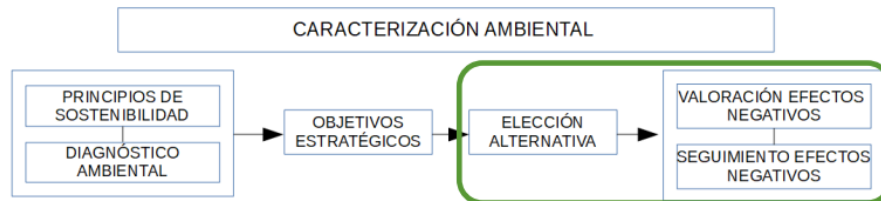
El documento de alcance también recoge el contenido que debe tener el presente Estudio Ambiental Estratégico, tomando en consideración las

respuestas recibidas en la fase de consultas, así como la secuencia metodológica que debe seguirse durante su elaboración:

1. Objetivos y principios de sostenibilidad
2. Caracterización y diagnóstico ambiental
3. Análisis de alternativas
4. Identificación y valoración de los efectos ambientales negativos
5. Seguimiento de los efectos ambientales negativos

Acorde con la finalidad de este procedimiento, el EsAE ha de concentrar su análisis en los aspectos con mayor capacidad preventiva, es decir, la evaluación de alternativas, la valoración de posibles efectos ambientales negativos y el seguimiento de los mismos.

Figura 1: Metodología para la caracterización ambiental.



Fuente: Documento de Alcance del PTMACO (2023).

Atendiendo a este esquema, el EsAE deberá contemplar, al menos, los siguientes contenidos:

- Identificar los principios de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático aplicables al PTM. Coherencia del PTM con la planificación ambiental existente en el ámbito
- Caracterizar y diagnosticar el ámbito territorial del PTM atendiendo a los factores que establece la ley GICA.

- Proponer y analizar alternativas ambientalmente viables coherentes con los anteriores puntos. Justificar y describir detalladamente las alternativas evaluadas y la finalmente seleccionada.
- Valorar los efectos ambientales negativos generados por las propuestas de la alternativa seleccionada.
- Identificar y describir las medidas previstas para prevenir, reducir y, en último caso, compensar los efectos ambientales negativos.
- Definir un programa de seguimiento ambiental que describa las medidas previstas para el seguimiento y control de los efectos negativos.
- Resumir con carácter no técnico toda la información anterior, con objeto de facilitar la consulta pública.

Por último, el documento de alcance también facilita el acceso a la información ambiental existente y actualizada en la REDIAM. En concreto, el órgano ambiental ha elaborado un documento específico denominado “Informe relativo a la determinación de los condicionantes ambientales al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba”, con información actualizada a fecha de mayo de 2023.

2.3 Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información

Tal y como se ha indicado en secciones anteriores, en la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, el órgano ambiental remitió escritos en relación con la consulta para la evaluación ambiental del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible”.

A continuación, se expone un breve resumen del resultado de las consultas realizadas y cómo estas se han tomado en consideración en la propuesta final del Plan y el Estudio Ambiental Estratégico.

2.3.1. Consultas al Estado

No se han recibido aportaciones por parte del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.

2.3.2. Consultas a la Junta de Andalucía

Tabla 2: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Junta de Andalucía

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública Viceconsejería	PTMCO_CSMAEA_SIN	Sin observaciones	No se han adoptado modificaciones
Consejería Economía, Hacienda y Fondos Europeos Secretaría General Técnica	PTMCO_SGT	1. Se propone elaborar una memoria económica-financiera del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible”, considerando el impacto presupuestario que vaya a derivarse de la ejecución de dicho	1. El documento de la Versión Final del Plan incluirá una memoria económica-financiera. Los documentos Borrador y de la Versión Preliminar son reportes preliminares del Plan que se concretarán de forma definitiva en la Versión Final.
		2. [...] Sería conveniente incluir un apartado en el cual se identifiquen los inmuebles afectados por las modificaciones propuestas, con número de referencia catastral y, en su caso, número de inventario	2. Se considera fuera del alcance del Plan.
		3. Con carácter general, se sugiere revisar la redacción de los textos recibidos tomando en consideración los siguientes puntos: 3.1. Evitar el uso de dobles barras o el uso de la arroba para proceder a un uso no sexista del lenguaje. 3.2. Se sugieren revisiones gramaticales. 3.3. Corregir el texto de la página 288. 3.4. Revisiones de citas normativas, referencias a normativa europea, directrices de técnica normativa, siglas, etc.	3.1. Se ha considerado. 3.2. Se han revisado. 3.3. Se trata de una referencia a un pie de página. Se ha mantenido 3.4. Se ha considerado.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
<p>Consejería de Política Industrial y Energía Viceconsejería Secretaría General de Industria y Minas</p>	<p>PTMCO__SGIM</p>	<p>1.Observaciones y Aportaciones al Borrador del PTMACO:</p> <p>1.1. Se propone una disposición diferente de las gráficas de las páginas siguientes del documento porque no alcanzan a verse correctamente. (Pág. 146) Figura 83: Comparación desplazamientos metropolitanos EDM y Big Data. (Pág. 148) Figura 84: Distribución de desplazamientos metropolitanos procedente de la EDM y Figura 85: Distribución de desplazamientos metropolitanos procedente del Big Data.</p> <p>1.2. (Pág. 172 y siguientes) Respecto a los datos relativos al consumo energético mostrados en el apartado 7.9.2.1, y de cara a su actualización, indicar que se encuentran disponibles en la página web de la Agencia Andaluza de la Energía los datos actualizados a 2021, tanto en la publicación “Datos Energéticos de Andalucía 2021”, como en la herramienta Info -ENERGIA .</p> <p>1.3. (Pág. 283 y siguientes) Apartado 12.4 Coherencia del Plan con instrumentos de planificación estratégica [incluir] la Estrategia Energética de Andalucía 2030 (EEA 2030) , junto a los documentos estratégicos PAAC y EADS que aparece en el apartado 12.4.</p> <p>1.4. Por último, se podría señalar de manera genérica que en el borrador de PTMACO se echan de menos propuestas de soluciones vinculadas indirectamente con movilidad y el transporte y que consideren, no tanto actuaciones activas dirigidas a favorecer la movilidad sostenible, como a reducir la necesidad del desplazamiento en sí.</p>	<p>1.1. La disposición de las gráficas se considera apropiada.</p> <p>1.2. Se considera apropiado incluir en la sección 7.9.2.1 datos relativos al año 2019, puesto que es el año base del estudio. No obstante, se tendrá en cuenta la referencia citada.</p> <p>1.3. Se ha considerado.</p> <p>1.4. Estas actuaciones que se mencionan en el comentario se incluyen dentro de las medidas de concienciación y sensibilización ciudadana.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		<p>2. Observaciones al DIE del PTMACO</p> <p>2.1. (Pág. 35 y siguientes) Incluir en el apartado 3.6 la coherencia con la EEA2030, junto a los documentos PAAC y EADS.</p> <p>2.2. Respecto a los datos relativos al consumo energético mostrados en el apartado 5.6.2.1, (pág. 93 y siguientes), y de cara a su actualización, indicar que se encuentran disponibles en la página web de la Agencia Andaluza de la Energía los datos actualizados a 2021, tanto en la publicación “Datos Energéticos de Andalucía 2021”, como en la herramienta Info -ENERGIA.</p> <p>2.3. (Pág 113.) El elemento afectado “Consumo energético de la Tabla 34: Indicadores de impacto preliminares, tiene a uno de sus indicadores, el Consumo energético derivado del transporte metropolitano del Área de Córdoba referido en las unidades KWh/año. Esta expresión del consumo energético sería más propia de sistemas eléctricos. Dado que el consumo energético final en el transporte es mayoritariamente térmico (combustibles fósiles) se propone usar la expresión de la unidad del indicador en toneladas equivalentes de petróleo /año (tep/año).</p> <p>2.4. (págs. 115 y 118) Actualizar la referencia hecha a las Estrategia Energética de Andalucía al documento actual en vigor.</p>	<p>2.1. Se ha considerado.</p> <p>2.2. Se considera apropiado incluir en la sección 7.9.2.1 datos relativos al año 2019, puesto que es el año base del estudio. No obstante, se tendrá en cuenta la referencia citada.</p> <p>2.3. Se ha considerado.</p> <p>2.4. Se ha considerado.</p>
<p>Consejería de Política Industrial y Energía Secretaría General de Energía</p>	<p>PTMCO_SGE</p>	<p>1. Sería conveniente en la tramitación del Plan, si lo estiman conveniente, considerar los siguientes aspectos:</p> <p>1.1. Cuantificación de las materias primas minerales necesarias para llevar a cabo el plan (construcción de infraestructuras, edificaciones, polígonos, etc)</p> <p>1.2. Previsión del origen para el suministro de las citadas materias primas y evaluación del impacto de este suministro (explotación, transporte, etc)</p> <p>1.3. Derechos mineros ubicados en el ámbito del plan y cómo pueden verse afectados por las acciones, actuaciones y determinaciones del mismo.</p> <p>1.4. Áreas de alta potencialidad minera en el ámbito del plan que pudieran verse afectadas por el mismo.</p>	<p>1.1. Se considera que dicho análisis excede el alcance del Plan.</p> <p>1.2. Se considera que dicho análisis excede el alcance del Plan.</p> <p>1.3. Se ha incluido una breve descripción en el EAE.</p> <p>1.4. Se ha incluido una breve descripción en el EAE.</p>
<p>Consejería de Turismo, Cultura y Deporte Secretaría General para el Turismo</p>	<p>PTMACO_SV Planif. Turismo</p>	<p>En el apartado 7.3.6 Turismo, del Borrador del Plan, respecto a los datos que se recogen en la figura 34 y las tablas 15 y 16, en las páginas 74, 75 y 76, se realizan las aportaciones que se exponen a continuación:</p> <p>1. Lo que aparece en la tabla 15 y figura 34 como establecimientos turísticos rurales no se recoge como tal figura en la normativa correspondiente, por lo que se propone sustituir el término utilizado por el de “casas rurales” y/o “viviendas turísticas en el ámbito rural”.</p>	<p>1. Se ha considerado.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		2. Se cotejan las cifras recabadas en 2019 y que se plasman en estas tablas y figuras, con los datos actuales en el Registro de Turismo de Andalucía (RTA), detectándose diferencias sustanciales. En el caso que el centro directivo que promueve el plan considere conveniente llevar a cabo una actualización de los datos, se propone tener en cuenta los que se proporcionan a continuación:	2. Considerando que el año base del estudio es el 2019, se considera oportuno que las cifras incluidas en el diagnóstico sean en dicho horizonte temporal.
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte Dirección General de Eventos e Instalaciones Deportivas	PTMCO_Informe DGEID_SIN	1. Desde este Servicio de Instalaciones Deportivas, Proyectos y Obras no hay nada que objetar a la EAE del Plan Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Accesible, aunque se debería tener en cuenta todos aquellos aspectos en lo que se pueda ver afectado por el Plan Director de Instalaciones Deportivas y Equipamientos Deportivos de Andalucía (PDIEDA).	1. De acuerdo.
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte Dirección Territorial de Córdoba	PTMCO_DT Córdoba	Hacemos una valoración positiva sobre el Estudio Ambiental Estratégico y su necesidad de contemplar la incidencia que los proyectos planteados tienen sobre los elementos que componen el Patrimonio Cultural, debiendo analizar según la memoria y planimetría aportada, las actuaciones comunes y específicas planteadas. Por lo que se deben realizar las siguientes apreciaciones:	1. Se ha analizado en el EsAE.
		1. La mayoría de las actuaciones contempladas en el Plan se realizan sobre viario existente. Para aquellas nuevas vías y aparcamientos propuestos se debe estudiar la incidencia de la obra civil en el patrimonio arquitectónico y arqueológico.	
		2. Debe preverse la necesidad de estudios previos en relación al patrimonio arqueológico que pudiera verse afectado por nuevas infraestructuras viarias, y si se produjese el hallazgo casual de objetos y restos materiales que posean los valores propios del Patrimonio Histórico Andaluz, debe actuarse conforme a lo previsto en el art. 50.1 de la Ley 14/2007, paralizando las obras y comunicando a esta Administración dicho hallazgo de manera inmediata.	2. Se ha hecho mención en la Versión Final y en el EsAE, tanto en el apartado de actuaciones recogidas en el Escenario Tendencial (independientes del Plan), como en las actuaciones propias que se proponen en el PTMACO.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		<p>3. Dado que se contemplan dos actuaciones en el ámbito BIC de la Zona Arqueológica de Madinat alZahra (i) Trazado planteado de nueva red ciclista CO-02: Córdoba-Villarrubia por la A-431, incluye el acceso a Medina Azahara (museo y yacimiento) ii) Nuevo trazado para el acceso a Medina Azahara (2,7 km.) en el municipio de Córdoba), Se indica que cualquier actuación en dicho ámbito requiere de la autorización de esta Consejería de Turismo, Cultura y Deporte conforme a lo dispuesto en el artículo 33.3 de la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía: “será necesario obtener autorización de la Consejería competente en materia de patrimonio histórico, con carácter previo a las restantes licencias o autorizaciones que fueran pertinentes, para realizar cualquier cambio o modificación que los particulares u otras Administraciones Públicas deseen llevar a cabo en inmuebles objeto de inscripción como Bien de Interés Cultural o su entorno, tanto se trate de obras de todo tipo, incluyendo remociones de terreno, como cambios de uso [...]”</p> <p>4. Igualmente se recomienda que en la previsión de reordenación de las líneas de transporte urbano metropolitano en el ámbito occidental de la ciudad, se incluya una parada en el Museo de Madinat al-Zahra, con el objeto de posibilitar el acceso mediante transporte público a esta infraestructura cultural, en la actualidad la parada para acceder a Madinat al-Zahra se ubica a 500 metros de distancia del Museo, en la carretera A-431, obligando a los posibles visitantes a recorrer dicha distancia a pie por una carretera sin arcén (CO-3314).</p>	<p>3. Respecto a las dos actuaciones que se mencionan en el entorno del BIC de la Zona Arqueológica de Medinat alZahra, debe remarcarse que el “Nuevo trazado para el Acceso a Mediana Azahara (2,7 km), en el municipio de Córdoba”, es una actuación del Escenario Tendencial y no del Plan, puesto que estaba recogida en el PISTA 2020 y el Plan MÁS CERCA. Por ello, el PTMACO solamente la menciona como actuación prevista a futuro, pero no es una propuesta del propio Plan, sino de otros instrumentos de planificación.</p> <p>Por otra parte, y respecto a la actuación de “Trazado planteado de nueva red ciclista CO-02: Córdoba-Villarrubia por la A-431, incluye el acceso a Medina Azahara (museo y yacimiento)”, esta sí es una propuesta propia del PTMACO, y en la valoración ambiental del EsAE se recogerá la posible afección del Plan a dicha zona arqueológica.</p> <p>En cualquier caso, en la EsAE se hace referencia lo indicado en las observaciones, en materia de “que cualquier actuación en dicho ámbito requiere de la autorización de esta Consejería [...]”.</p> <p>4. Se considera que este tipo de actuación tiene un carácter de ordenación urbano y no metropolitano (competencia local/ municipal), puesto que es la línea O2 de autobús urbano de Córdoba (gestionadas por AUCORSA) la que presta este servicio de proximidad al acceso al Museo de la Zona Arqueológica en cuestión. Por este motivo, el PTMACO no propone que los servicios regulares de autobús metropolitano (intermunicipal) paren en el Museo, aunque recomienda al ayuntamiento en cuestión que gestione la implementación de dicha parada, o bien que habilite una zona transitible a pie para los visitantes.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
<p>Consejería de Salud y Consumo Delegación Territorial en Córdoba</p>	<p>PTMCO_CSalud</p>	<p>1. Respecto al DIE:</p> <p>1.1. Se considera que la identificación de zonas desfavorecidas se debe incluir en el Documento Inicial Estratégico.</p> <p>1.2. La identificación de los determinantes del DIE es correcta.</p> <p>1.3. Respecto a la valoración de los impactos (efectos en salud humana y poblaciones), se considera que deben añadirse también las siguientes variables: olores, contaminación lumínica, emisiones electromagnéticas, bienes y servicios (accesibilidad a centros sanitarios, centros educativos, etc.), y renta y empleo.</p> <p>1.4. Se recomienda incluir en el EsAE: el impacto global y particular a nivel económico-social, con especial atención a las posibles inequidades.</p> <p>1.5. Se recomienda incluir en el EsAE: Los impactos ambientales (directos e indirectos, acumulativos y sinérgicos, positivos optimizados si/no, negativos admisibles si/no).</p> <p>1.6. Se recomienda incluir en el EsAE: Las medidas preventivas, correctoras o compensatorias. Plan de vigilancia y seguimiento ambiental.</p> <p>1.7. Se recomienda priorizar las actuaciones según los criterios expuestos en los comentarios, por orden de interés.</p> <p>1.8. Para comprobar el cumplimiento de las previsiones y objetivos en salud así como valorar las desviaciones que se produzcan, se indican una serie de indicadores a considerar.</p> <p>2. Respecto al informe de VIS:</p> <p>2.1. Además de la propuesta que se hace en la VIS, de impactos sobre el medio y la salud, en la fase de ejecución/obra deberá incluirse la contaminación acústica.</p> <p>2.2. Deberá incluirse un documento de síntesis, sin argot técnico, fácilmente comprensible.</p> <p>2.3. También deberá formar parte del documento VIS, los anexos en los que se recoja la documentación que ha servido de apoyo al proceso de valoración de los impactos.</p>	<p>1.1. Atendiendo a los comentarios, y considerando que el EsAE es el documento posterior al DIE, se incluirá en el EsAE la descripción de zonas desfavorecidas, tal y como se recoge inicialmente en el documento de VIS.</p> <p>1.2. De acuerdo.</p> <p>1.3. Se han considerado en la valoración ambiental del EsAE.</p> <p>1.4. Se ha incluido en el EsAE.</p> <p>1.5. Se ha incluido en el EsAE.</p> <p>1.6. Se ha incluido en el EsAE.</p> <p>1.7. Se ha incluido en el EsAE y en el documento de VIS.</p> <p>1.8. Se ha incluido en el EsAE y en el documento de VIS.</p> <p>2.1. Se ha incluido.</p> <p>2.2. Se ha incluido.</p> <p>2.3. Se ha incluido a lo largo del texto.</p>
<p>Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad Viceconsejería</p>	<p>PTMCO_CISJFI_SIN</p>	<p>Sin observaciones</p>	<p>No se han adoptado modificaciones</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
Consejería de Universidad, Investigación e Innovación Viceconsejería	PTMCO_CUII_SIN	Sin observaciones	No se han adoptado modificaciones
Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	PTMCO_CAGL	Sin observaciones	No se han adoptado modificaciones
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Espacios Naturales Protegidos	Informe del Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos en contestación a la consulta sobre el "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible". (Sv EENNPP_DGEENNPP_PTMCo.SI)	1. El documento inicial estratégico analiza los potenciales impactos ambientales del PTMACO sobre factores como el aire, la biodiversidad, flora y fauna, población, agua, el paisaje o la salud humana, entre otros.	1. De acuerdo.
		2. Se informa al promotor que los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN), los Planes Rectores de Uso y Gestión (PRUG) y los Planes de Gestión, regulados por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, son los instrumentos básicos para la planificación de los recursos naturales y marcan las directrices básicas del manejo de los espacios naturales. el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) deberá incluir una valoración de cómo podría influir este Plan sobre las prioridades de conservación de los espacios naturales de la Red Natura 2000.	2. De acuerdo. El documento de Evaluación Ambiental Estratégica analizará las interacciones estratégicas del PTMACO con los PORN, PRUG y Planes de Gestión del ámbito.
		3. La EAE debe analizar y valorar el posible impacto del PTMACO sobre la coherencia ecológica y la conectividad de los espacios Natura 2000.	3. Se ha considerado.
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático	PTMCO_Sv Calidad Aire	1. Debería profundizarse en el análisis del impacto del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba sobre la calidad del aire y tener en cuenta asimismo que no toda la movilidad motorizada tiene el mismo impacto y que las actuaciones dirigidas a reducir el número de vehículos circulantes tengan como objetivo prioritario a los vehículos diésel que no incorporen AddBlue, y fundamentalmente a los Euro 4 y Euro 5.	1. Se ha incorporado en el diagnóstico.
		2. Se considera necesario tener en consideración la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire, en la interacción con otros planes (Marco Estratégico).	2. Se ha actualizado el marco estratégico del Plan en la Versión Final, y se ha analizado la interacción de objetivos en el EsAE.
		3. Se podría incluir una oportunidad ligada a la reducción de los principales contaminantes y el ruido asociados al tráfico, a semejanza de lo incluido en referencia a los Gases de Efecto Invernadero. La misma sugerencia se realiza sobre el apartado 10.3 Retos.	3. Se ha considerado en el documento de la memoria del Plan y en el EsAE.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		4. Parece apropiado incluir dentro del apartado 12.2 Objetivos, un objetivo específico cuantificable referido a la reducción de los principales contaminantes atmosféricos ligados al tráfico (material particulado y óxidos de nitrógeno), en consonancia con los objetivos estratégicos (OE3) y los indicadores ambientales, señalados en otros apartados.	4. Se ha considerado un objetivo específico relacionado con las emisiones de partículas (contaminación atmosférica).
		5. Adicionalmente parece necesario incluir dentro de las líneas estratégicas, en todo lo referido a la concienciación e información, aspectos relacionados con la importancia de la reducción de los contaminantes atmosféricos y el ruido.	5. Se ha considerado.
		6. En relación al DIE, mismas observaciones realizadas para el documento Borrador en materia de objetivos específicos y las líneas de actuación.	6. Se ha considerado y se ha incluido en el EsAE.
		7. Se propone acometer la evaluación con mayor grado de detalle, sobre todo en lo relativo a las emisiones de NOx y material particulado, que son los contaminantes que presentan un mayor potencial sobre la salud.	7. Se ha ampliado la caracterización del recurso aire, en materia de calidad del aire.
		8. En relación con las medidas, un importante número de las medidas propuestas en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba tienen impactos positivos sobre la calidad del aire al contribuir a reducir las emisiones de NOx y material particulado. Este impacto positivo podría optimizarse si algunas medidas discriminasen en función del potencial emisor de los vehículos, bien incorporando mayores restricciones a los vehículos más contaminantes o imponiendo menores restricciones a los vehículos más limpios.	8. Se ha considerado a modo de recomendación puesto que la imposición de restricciones a los vehículos privados en ámbitos urbanos (de mayor concentración de tráfico) corresponde a las administraciones locales.
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y	PTMCO_Sv Prevención	1. A nivel ambiental, visto el Plan y el Documento inicial estratégico, se comunica por parte de este Servicio, que cuando se concreten las acciones a través de la elaboración de los proyectos que lo desarrollen, se valorarán y cuantificarán a través de sus correspondientes instrumentos de prevención y control ambiental, que tienen por finalidad prevenir y corregir los efectos negativos sobre el medio ambiente de determinadas actuaciones, tal y como establece la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (GICA) y su normativa de desarrollo. Estos instrumentos contendrán la evaluación de impacto ambiental de la actuación en cuestión.	1. El EsAE considera que en los proyectos derivados del Plan se deben valorar y cuantificar en detalle los potenciales impactos ambientales, positivos y negativos, con la finalidad de prevenir y corregir los negativos. Considerando la escala estratégica del presente PTMACO, esto no es objeto de incluir en el Estudio Ambiental Estratégico, sino en los proyectos específicos.
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul	PTMCO_Gabinete Planificación Calidad Ambiental	1. Hacer mención al “PLAN INTEGRAL DE RESIDUOS DE ANDALUCÍA. HACIA UNA ECONOMÍA CIRCULAR EN EL HORIZONTE 2030”	1. Se ha considerado en el EsAE.
		2. Comentarios sobre los principales efectos (+/-) del plan sobre el medio ambiente a escala estratégica, no a escala de proyectos.	2. Se ha considerado en el EsAE.
		3. Interrelación de esta aplicación y otras planificaciones sectoriales.	3. Se ha considerado en el EsAE.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y		4. Menciones al concepto de Economía Circular y a la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados par una Economía Circular.	4. Se ha considerado en el EsAE.
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Oficina Andaluza de Cambio Climático	Informe de cumplimiento del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba con los requisitos del artículo 19 de la Ley 8/2018. (PTMCO_OACC_)	1. Análisis de vulnerabilidad al cambio climático: 1.1. Se considera que este análisis se ha enfocado de manera apropiada y sus resultados deben servir de base para la decisión de cuantas medidas de adaptación se consideren necesarias en el marco del conjunto de actuaciones planificadas.	1.1. De acuerdo.
		2. Emisiones de gases de efecto invernadero y consumo energético: 2.1. En el caso de las emisiones de GEI, el enfoque que se adopta en el Plan es un poco confuso, ya que el planteamiento contiene un error, dado que los potenciales de calentamiento global considerados en el Inventario de Emisiones a la Atmósfera son los del cuarto informe del IPCC, y no los del quinto. Se propone a título informativo, la posibilidad de simplificar el análisis realizado obteniendo directamente las emisiones del sector transporte por municipio de la aplicación HCM, ya que ésta incorpora las emisiones de metano y óxido nitroso con los potenciales de calentamiento global correctos. 2.2. Se valora positivamente la inclusión de un apartado en el que se detallan los principales problemas en materia de mitigación de emisiones y transición energética que se derivan del diagnóstico realizado.	2. 1. Se ha considerado. 2.2. De acuerdo.

		<p>3. Coherencia con el Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC)</p> <p>3.1. Se valora positivamente la consideración del cambio climático tanto en la Misión, Visión y Valores del Plan como en el Marco jurídico y estratégico de referencia. No obstante, se considera procedente incluir una mención a la mitigación y adaptación al cambio climático en las orientaciones estratégicas para el año horizonte.</p> <p>3.2. Para el objetivo OESP1 del Plan estaría alineado con el objetivo de reducción de emisiones del PAAC para el área estratégica de Transporte y movilidad (OM1.F). Si bien, hay que destacar que el año de referencia con respecto al que se calculan las reducciones de emisiones considerado en ambas planificaciones difiere ligeramente, siendo 2020 el del PTMACO y 2018 el del PAAC.</p> <p>3.3. En el caso del OESP2, la definición del objetivo no se realiza en los mismos términos en los que se hace la del OTE1 del PAAC, a pesar de que se cita al propio PAAC como fuente para el establecimiento del mismo. El objetivo OTE1 del PAAC, análogamente a como ocurre en el PNIEC, se define como: “Reducir el consumo tendencial de energía primaria en el año 2030, como mínimo el 39,5%, excluyendo los usos no energéticos.” Mientras que en el PAAC se habla de una reducción del consumo con respecto a un escenario tendencial, el PTMACO recoge una reducción del consumo energético en términos absolutos. Por ello, se propone modificar la redacción del OESP2 para hacerla coherente con el PAAC y el PNIEC.</p> <p>3.4. Se considera que sería procedente evaluar la necesidad de establecer dos objetivos de reducción de emisiones de GEI y la complementariedad existente entre ellos. (OESP1 y OESP7)</p> <p>3.5. Se considera que sería procedente evaluar la necesidad de establecer dos objetivos de reducción de consumo energético y la complementariedad existente entre ellos. (OESP2 y OESP8).</p> <p>3.6. Se propone incluir de forma explícita una mención a la promoción del uso de las energías renovables en alguno de los objetivos estratégicos, en línea con el OTE2 del PAAC.</p> <p>3.7. Se concluye que tanto las líneas estratégicas como los escenarios del PTMACO se encuentran alineados con el PAAC en materia de mitigación al cambio climático.</p> <p>3.8. Se propone completar el análisis de coherencia con la inclusión de las líneas estratégicas del PAAC para el área de Transporte y movilidad en materia de incremento de la participación de las energías renovables y de ahorro y eficiencia energética.</p>	<p>3.1. En la sección de orientaciones estratégicas a largo plazo de la memoria, se ha incorporado el aspecto de lucha del Plan contra el cambio climático (mitigación y adaptación), incluyendo dos indicadores de adaptación al cambio climático.</p> <p>3.2. Se ha matizado que el objetivo OESP1 hace referencia a los horizontes 2019 y 2030, similares a los del PAAC, pero que particularizas para el año base del PTMACO (2019) y el año horizonte (2030).</p> <p>3.3. Se ha considerado.</p> <p>3.4. Se ha considerado.</p> <p>3.5. Se ha considerado.</p> <p>3.6. Se incorporado un nuevo objetivo específico relacionado con la penetración de energías renovables.</p> <p>3.7. De acuerdo.</p> <p>3.8. Se ha ampliado el análisis de coherencia entre el PAAC y el PTMACO.</p> <p>3.9. Se ha reconsiderado la correlación entre objetivos estratégicos y específicos del Plan, considerando que, en el marco del OE2 de adaptación al cambio climático, la reconversión de la flota a vehículos limpios, al aumento de cuota del TP, o la participación de la electricidad en el consumo de energía de transporte (entre otros), se alinean con el OE2.</p> <p>3.10. En la sección correspondiente a las Líneas Estratégicas del documento de la Memoria, se ha introducido una caracterización general de las mismas, con referencias a la lucha contra el cambio climático.</p> <p>3.11. Se ha ampliado el análisis de coherencia entre el PAAC y el PTMACO.</p> <p>3.12. Se ha incorporado dicha modificación.</p>
--	--	---	---

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		<p>3.9. En materia de adaptación, se concluye que, a nivel de objetivos estratégicos, el PTMACO está correctamente alineado con el objetivo del PAAC en materia de adaptación, si bien se señala la conveniencia de que aparezca algún objetivo específico que concrete el alcance del OE2. Es decir, a nivel de objetivos específicos no aparece ninguno que concrete el grado de reducción del riesgo que persiga el Plan, puesto que el simple hecho de aumentar el uso de la bicicleta (OESP4) no deriva en sí mismo en la reducción del nivel de riesgo de la movilidad alternativa.</p> <p>3.10. [...] ni en el título de sus líneas estratégicas ni en la redacción de las actuaciones preliminares asociadas a ellas se recoge ninguna referencia clara a la lucha contra el cambio climático y en especial a la necesidad de la adaptación del sistema de transporte o de la movilidad a sus efectos. A modo de sugerencia, se considera que estas podrían encajarse en las líneas estratégicas II y III.</p> <p>3.11. En el análisis de coherencia entre el PAAC y el PTAMCO, incluir las líneas estratégicas del PAAC en materia de adaptación.</p> <p>3.12. Por otro lado, en la tabla de coherencia a nivel de objetivos, el objetivo PAAC-4 debe estar relacionado únicamente con el OE2 y este a su vez también únicamente con el PAAC-4.</p>	
		<p>4. Impacto sobre las emisiones de GEI y el consumo energético:</p> <p>4.1. En el apartado 9.3 Prognosis de las variables sujetas al cambio climático se realiza una proyección de las emisiones de GEI y del consumo energético en el escenario tendencial a 2030. Dicho escenario se ha definido a partir de la evolución prevista de los valores medios de consumo y emisiones por tipo de vehículos procedentes de fuentes oficiales, no teniendo en cuenta las actuaciones contempladas en el Plan.</p> <p>4.2. Se considera procedente una descripción de la metodología a emplear para la determinación de dichas emisiones y consumos energéticos, con objeto de evaluar la coherencia entre los distintos planes metropolitanos y de éstos con el Inventario Andaluz de Emisiones de GEI.</p>	<p>4.1. Este análisis se incorpora en la Versión Preliminar y Versión Final del Plan, ya que los comentarios se han realizado sobre el contenido del documento Borrador, el cual es preliminar.</p> <p>4.2. Se ha incorporado en la Versión Preliminar y Versión Final del Plan.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
<p>Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático. Servicio de residuos y calidad del suelo</p>	<p>PTMCO_Sv Residuos y Calidad Suelos</p>	<p>1. Respecto la calidad del suelo:</p> <p>1.1. El Plan cita nuevas infraestructuras y equipamientos que constituyen actividades potencialmente contaminantes del suelo, con arreglo al anexo I del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero.</p> <p>1.2. Dichas actividades potencialmente contaminantes del suelo previstas, al igual que las ya existentes y que forman parte de las infraestructuras de Plan, tienen impacto sobre el suelo sobre el que se ubican, y por tanto sobre el medio ambiente que sufrirá posibles efectos adversos por sustancias contaminantes de origen antrópico, así como la salud de las personas, debiendo ser objeto tanto del estudio de su impacto ambiental como de la valoración de los riesgos de la salud.</p> <p>1.3. Se han trazado posibles impactos positivos y negativos de los objetivos estratégicos y específicos sobre la calidad ambiental del suelo, si bien sin haberse establecido ningún objetivo o línea de actuación que repercuta de forma directa en la posible mitigación de los impactos sobre el suelo ni la resiliencia de este medio.</p> <p>1.4. Tampoco se ha valorado la posible transferencia de contaminantes atmosféricos al suelo, siendo que un incremento de contaminación repercute de forma negativa sobre el suelo.</p> <p>1.5. Citar, en relación con la calidad del suelo, el Programa Andaluz de Suelos Contaminados 2018-2023, aprobado por Orden de 27 de abril de 2018, relacionado con este Plan en el sentido que incluye infraestructuras públicas potencialmente contaminantes del suelo.</p>	<p>1.1. Ciertas de las actuaciones que se mencionan efectivamente se incluyen en el documento de la memoria, pero como parte del escenario tendencial, no del Plan, y por ello no son objeto de valoración ambiental en el PTMACO, ya que son ajenas al mismo, por estar aprobadas por otros instrumentos de planificación. No obstante, en la Versión Final y el EsAE del Plan sí que se hará mención a la potencial contaminación del suelo por las actuaciones que deriven del presente PTM, en la escala estratégica de planificación que lo define.</p> <p>1.2. Se incluirá una valoración en el Estudio Ambiental Estratégico y la Valoración de Impacto en la Salud.</p> <p>1.3. Por ser un Plan de Transporte Metropolitano, los objetivos y líneas estratégicas se han orientado sobre la mejora de la movilidad y el transporte sostenible, con indicadores fundamente orientados a la problemática ambiental de mayor importancia para el ámbito de estudio, tal y como se establece en el marco estratégico del Plan, es decir, sobre el cambio climático. En este sentido, se remarca que las medidas propuestas por el presente Plan se centran en optimizar fundamentalmente el sistema de transporte existente, sin incidir significativamente sobre la ocupación del suelo. Por ello, y tal y como se incluye en la matriz de valoración ambiental, no se prevén impactos severos ni críticos sobre el suelo, en materia de contaminación, y por ello este aspecto ambiental no se ha considerado a priori en la definición de objetivos y líneas estratégicas. No obstante, se destaca que la evaluación y cuantificación de detalle del impacto negativo sobre el suelo se debe desarrollar en los proyectos específicos que deriven del Plan, no en el propio Plan de Transporte Metropolitano, que es un instrumento de planificación estratégica.</p> <p>1.4. Se ha considerado en el EsAE.</p> <p>1.5. Se ha considerado en el EsAE.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		<p>2. Respecto los residuos:</p> <p>2.1. No se indica previsión de impactos en relación con la generación de residuos, siendo un aspecto a subsanar ya que es necesaria la evaluación de los impactos relacionados con la generación y gestión de los residuos tanto en el plano ambiental como en la valoración de los impactos en la salud.</p> <p>2.2. Los planes citados en el DIE ya están finalizados, y han sido sustituidos por el Plan Integral de Residuos de Andalucía. Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030.</p> <p>2.3. Se realiza somera mención a un objetivo básico del Plan de Ordenación del Territorio de la Sierra Sur de Córdoba cuya finalidad es “Atender y ordenar las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, y establecer los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos”, que está únicamente relacionado de forma muy tangencial con el Plan que nos ocupa.</p> <p>3. Respecto los objetivos estratégicos y líneas de actuación:</p> <p>3.1. Ninguno de los objetivos repercute de forma directa en la reducción en la generación de residuos o en la jerarquía de residuos, siendo principio ordenador de cualquier política llevada a cabo por los poderes públicos en España por exigencia del artículo 8 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.</p> <p>3.2. No se ha previsto ningún objetivo específico relacionado con la prevención y mejora tanto en la generación, recogida y gestión de residuos como en la prevención de impactos sobre el suelo.</p> <p>3.3. No se han considerado afectaciones en relación con los residuos, sí se ha valorado un impacto positivo en la calidad del suelo del OE1, así como un fuerte impacto negativo sobre este medio del OE7 y del OE9, si bien ninguno de estos objetivos se refiere a las nuevas infraestructuras potencialmente contaminantes del suelo que se incluyen en el ámbito del Plan y que asimismo tendría un potencial impacto fuertemente negativo en relación con la calidad ambiental del suelo.</p>	<p>2.1. Se ha considerado tanto en el EsAE como en el documento de VIS.</p> <p>2.2. En el EsAE, los planes citados en materia de residuos en el DIE han sido sustituidos por el Plan Integral de Residuos de Andalucía. Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030. Así mismo, en el EsAE también se ha actualizado el marco normativo, incorporando alusiones a la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una Economía Circular.</p> <p>2.3. Dado que el PTMACO prioriza el desarrollo de medidas orientadas a las necesidades en materia de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, no se considera que los objetivos del PTMACO y el del POT del Sur de Córdoba tengan una relación directa. No obstante, sí que se podrían identificar relaciones indirectas, por ser ambos planes que implican la ordenación de infraestructuras.</p> <p>3.1. El PTMACO, por ser un Plan de Transporte de Movilidad Sostenible, propone objetivos en dicha materia, en función de la problemática y las necesidades identificadas para la movilidad del Área de Córdoba. Por este motivo no se formulan objetivos relacionados con la generación y/o jerarquía de los residuos. Deberán ser los proyectos constructivos derivados del Plan los que incorporen objetivos y medidas relacionadas con la gestión de residuos, y no el Plan, por la escala estratégica en la que se enmarca.</p> <p>3.2. Mismo comentario al anterior, se trata de un plan de transporte metropolitano que se fundamenta en optimizar la infraestructura de transporte existente, minimizando la nueva construcción.</p> <p>3.3. El objetivo OE7 engloba el desarrollo de nuevas infraestructuras, y sobre éste se ha analizado la relación con la generación de residuos del sistema del transporte, que es el que aplica al presente Plan de Transporte Metropolitano.</p> <p>Además, también se ha considerado este aspecto en la Valoración de Impacto Ambiental, en el EsAE.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
<p>Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Viceconsejería Unidad de Género</p>	<p>PTMCo UIG</p>	<p>1. Acertadamente, el PTMACO establece que la igualdad y la justicia social están en la base del desarrollo sostenible. También contempla el impulso de la igualdad de género como uno de los valores del mismo y la situación de partida ha sido analizada considerando la realidad en su diversidad social, económica, medioambiental y de planificación y en sus diferencias por razones de género. Por todo ello, el PTMACO recoge como principios rectores en lo relativo a la participación ciudadana, la perspectiva de género, la gobernanza y la transparencia.</p> <p>2. En el apartado 4 sobre Marco jurídico, debería incluirse la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, recogiendo las obligaciones que se derivan del artículo 50 de la misma, relativo a planeamiento urbanístico, vivienda y transporte.</p>	<p>1. De acuerdo.</p>
		<p>2. En el apartado 4 sobre Marco jurídico, debería incluirse la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, recogiendo las obligaciones que se derivan del artículo 50 de la misma, relativo a planeamiento urbanístico, vivienda y transporte.</p>	<p>2. De acuerdo, se ha considerado.</p>
		<p>3. Para poder aplicar el principio de transversalidad de género y eliminar las desigualdades entre mujeres y hombres es imprescindible partir de un requisito previo, la obtención de estadísticas, estudios y datos desagregados por sexo, que han de hacerse eco de la situación de la mujer y del hombre en todos los aspectos de su vida. En este sentido, se hacen las observaciones siguientes:</p> <p>3.1. En el Análisis de la situación actual apenas se recogen datos desagregados por sexo, solo los relativos a algunos apartados de la caracterización socioeconómica.</p> <p>3.2. El análisis de la movilidad apenas aporta datos desagregados por sexo, aunque, es muy positivo que contemple un apartado a Movilidad y género, que aporta una información relevante y de interés.</p> <p>3.3. El Diagnóstico no contiene conclusiones que sirvan para la parte programática del Plan.</p> <p>Tampoco el análisis DAFO recoge conclusiones elaboradas desde la perspectiva de género, como ocurre en las proyecciones a futuro.</p> <p>3.4. No se incluye las problemáticas diferenciadas por sexo, que existen dados los patrones de movilidad diferentes entre mujeres y hombres.</p> <p>3.5. Lo mismo puede apuntarse respecto al apartado de Problemas, necesidades y retos.</p> <p>En definitiva, se requiere un mayor desglose por sexo de la información y el análisis de la misma.</p>	<p>3. 1. Se ha incluido la información desagregada por sexo según la disponibilidad de la misma. Se considera que el diagnóstico es amplio y recoge de forma significativa dicha cuestión.</p> <p>3.2. Se ha ampliado el diagnóstico de la movilidad desde una perspectiva de género, según la disponibilidad de información.</p> <p>3.3. Se ha hecho mención a dicha cuestión en la Oportunidad O4 del Plan (DAFO).</p> <p>3.4. Se ha considerado</p> <p>3.5. Se ha considerado en la necesidad N16.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		<p>4. Hay un factor que incide de forma importante en la movilidad de las mujeres y que no se aborda en el PTMAGR: la seguridad, que está relacionada con los espacios públicos, que muchas veces no se diseñan pensando en la seguridad de las mujeres. Por ello, la falta de seguridad limita los desplazamientos de las mujeres y su derecho inalienable a disfrutar del espacio público. https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2020/10OCTUBRE/1016-Movilidad-Genero.shtml</p>	<p>4. Se ha considerado en la caracterización de la movilidad desde una perspectiva de género, tanto en la Memoria, como en el EsAE y la VIS del Plan.</p>
		<p>5. El apartado Plan de Acción si contempla un objetivo estratégico 4 denominado “Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad”. Sin embargo, el Plan no recoge ninguna línea estratégica con enfoque de género que dé respuesta a las problemáticas diferenciadas por sexo.</p>	<p>5. Se ha considerado en la definición de las líneas estratégicas.</p>
		<p>6. Finalmente, de acuerdo con el art. 4 y el art. 9 sobre lenguaje no sexista e imagen pública de la Ley 12/2007 y de conformidad con la Instrucción de 16 de marzo de 2005, de la Comisión General de Viceconsejeros, se deberá evitar un uso sexista del lenguaje. En este sentido, esta Unidad de Igualdad de Género sugiere la revisión del texto para evitar expresiones tales como ciudadanos, usuarios, encuestados, viajeros...</p>	<p>6. Se ha revisado el lenguaje empleado a lo largo de los documentos del Plan.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
<p>Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Delegación Territorial de Córdoba³</p>	<p>INFORME_DT Cordoba_PTM Co_FP</p>	<p><u>1. Consideraciones sobre la incidencia en el medio natural.</u></p> <p>1.1. HIC. El borrador DIE, no analiza la eventual ocupación por infraestructuras o servicios del proyecto (p. ej. nuevas estaciones, intercambiadores, aparcamientos, paradas, etc ...) de HIC. [...] Sería oportuno que el documento analice el impacto del Plan sobre los HIC s.</p> <p>1.2. Biodiversidad. [...] Sería oportuno que el documento analice el impacto del Plan sobre la avifauna protegida y en el ámbito del lince sobre la base de la capa GIS de las actuaciones y las disponibles en la REDIAM: áreas sensibles de avifauna, plan de recuperación del lince ibérico y sobre las zonas de cría y permanencia de la cigüeña blanca.</p> <p>1.3. Sinergia con Planes Sectoriales. [...] En cuanto a la Incidencia previsible sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes, el borrador DIE enumera (sin analizar) interacciones con los objetivos de los planes relacionados con el medio natural. [...] El borrador DIE no analiza las sinergias del PTMACO con dichos programas.</p> <p><u>2. Consideraciones sobre la incidencia en los espacios naturales protegidos.</u></p> <p>2.1. Algunas de las infraestructuras existentes atraviesan Zonas de Especial Conservación. [...] Para las nuevas infraestructuras viarias previstas (Figura 159, Borrador PTMAC) no se aporta un nivel de detalle que permita analizar su incidencia territorial. La que discurre hacia el norte afectará a la Zona de Especial Conservación Guadiato Bembézar (ES6130007) y quizás también a la del Guadalmeñato (ES613006). Su trazado podría ser inviable ambientalmente por afectar a especies determinadas por la Unión Europea como prioritarias. La que se dirige al sur podría tener afección a la Zona de Especial Conservación al Río Guadajoz Tramo Inferior (ES6130008).</p> <p>2.2. Las actuaciones previstas para el transporte de autobús metropolitano parecen no afectar a espacios protegidos de la red Natura 2000. Igualmente, todo lo relacionado con los tres escenarios propuestos para el transporte público, así como las acciones propuestas en cada uno de ellos en el Documento Inicial Estratégico, no tienen afecciones significativas sobre las Zonas de Importancia Comunitaria de la red Natura 2000. No obstante, deberán analizarse en fases posteriores para adoptar las medidas correctoras que sean necesarias</p>	<p>1.1. Los HIC y la ocupación del suelo por parte de las infraestructuras propuestas por el Plan se recogen en el EAE.</p> <p>1.2. En el EAE se analiza de forma extensa la biodiversidad del ámbito del Plan, así como el potencial impacto de las actuaciones del PTMACO.</p> <p>1.3. En el EAE se incluye un capítulo específico en el que se analiza la coherencia del PTMACO con los Planes Sectoriales del ámbito.</p> <p>2.1. No es objeto del PTMACO analizar el impacto sobre el medio de las infraestructuras existentes o las infraestructuras propuestas y/o previstas en otros planes, proyectos o programas estratégicos. El Plan analizará y analiza el potencial impacto de las medidas/actuaciones que se proponen directamente en el PTMACO.</p> <p>2.2. En el EAE se analiza la Red Natura 2000 en el ámbito del Plan y el potencial impacto que las actuaciones propuestas le pudiesen causar. El EAE también incluye un capítulo específico con las medidas correctoras y compensatorias necesarias.</p>

Fuente: Elaboración propia, a partir de los informes recibidos en 1ª fase de consultas para la elaboración del documento de alcance.

2.3.3. Consultas a la Administración local

Tabla 3: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Administración local.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
Ayuntamiento de Posadas	PTMCO_Solicitud_alegaciones_Ayto Posadas	<ol style="list-style-type: none"> 1. En la página nº 75, en la Tabla 15, de ¿Distribución de plazas por tipo de alojamiento turístico¿, donde pone Nº de plazas de establecimientos hoteleros, hay que sustituir el valor 116 por el valor 0. Igualmente, en esta misma tabla, donde pone el valor 92 hay que cambiar por 39. 2. En la página 76, en la Tabla 16, de ¿Evolución de la oferta turística¿ y texto que acompaña, donde pone ¿Reducción del número de plazas de la oferta turística en 2019, Posadas con 208 plazas¿ habría que ajustar también ese dato en consonancia con el apartado A, antes descrito. 3. En la página 84, donde pone ¿Estación de ferrocarril de Posadas¿ hay que añadir al servicio de media distancia que expone, el nuevo servicio de Tren de Cercanías del Guadalquivir, que tiene parada en la estación de Posadas. 4. En la página 100, donde pone ¿Vías peatonales acondicionadas¿, en Posadas solo pone Carretera A-445. Habría que añadir el Sendero Peatonal de la CO-9005, de Posadas a su aldea de Rivero de Posadas. 5. En la Página 114, párrafo 3º-Dcha, hay que incluir que el número de plazas de estacionamiento ha subido próximo a la Estación. 6. En la página 123, hoja derecha, hay que incluir los trayectos del Tren de Cercanías del Guadalquivir 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Se ha considerado 2. Se ha considerado. 3. Se ha considerado. 4. Se ha considerado. 5. Se ha considerado. 6. Se ha considerado.

Fuente: Elaboración propia, a partir de los informes recibidos en 1ª fase de consultas para la elaboración del documento de alcance

2.3.4. Consultas a otras instituciones y colectivos sociales

No se han recibido aportaciones por parte de otras instituciones y colectivos sociales.

³ Con posterioridad a la fecha límite establecida para la primera ronda de consultas, se ha recibido en el mes de noviembre de 2023, fuera de plazo, un nuevo informe realizado desde la Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de Córdoba.

3 Centros Directivos y Entidades y Organismos adscritos a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda consultados

Se presenta un registro de los Centros Directivos, Entidades y Organismos adscritos a la CFATV que realizaron aportaciones a la Versión Preliminar del Plan.

- Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
- Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana
- Dirección General de Infraestructuras Viarias

A continuación, se exponen y contesta a cada una de las alegaciones recibidas.

3.1 Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía

1. Al no tener ninguna actuación en curso ni prevista la AOPJA en la provincia de Córdoba, no procede nuestra aportación o valoración de dicho documento.

Respuesta 1. De acuerdo.

3.2 Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana

Punto 1. Contenido del PTMACO como Plan con incidencia en la Ordenación del Territorio.

1. Los Planes con Incidencia en la ordenación del territorio, según se recoge en el artículo 48.2 de la LISTA, 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 Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y con las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que les afecten.

Los objetivos que se proponen en el Plan se desarrollan en Líneas estratégicas y Actuaciones. No obstante, no se especifica cuáles de las propuestas apuntadas en los diferentes niveles tendrían la consideración de objetivos territoriales a conseguir a los efectos del art.48.2.b) de la LISTA.

Respuesta 1. En primer lugar, se remarca que el PTMACO incluye en su Memoria la justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y con las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que le afecta (POT del Sur de Córdoba).

Por otra parte, se indica en el Plan que el objetivo estratégico OE7 se considera como un objetivo territorial a conseguir.

2. [...] en base a lo expuesto, el PTMACO realiza la valoración de la coherencia entre los objetivos y actuaciones propuestas en los planes territoriales de

aplicación y en el PTM presentado. No obstante, la justificación de la coherencia deberá, así mismo, considerar y valorar el conjunto de determinaciones que en relación con el sistema de transporte establecen el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y el Plan de Ordenación del Territorio del Sur de Córdoba.

En este sentido, además de lo ya indicado por el artículo 48.2 de la LISTA, también 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 2. Esta valoración se incluye en el capítulo 13.1. de la Memoria: *“Coherencia de las propuestas del Plan con las estrategias y directrices o recomendaciones de desarrollo territorial del POTA”*.

Punto 2. Aspectos o zonas del territorio que, atendiendo a su finalidad, deben ser especialmente analizados y abordados en el PTMCO.

[...] el Plan deberá analizar especialmente:

- La prestación del servicio de transporte público con los municipios de la zona sur (La Victoria, San Sebastián de los Ballesteros, Fernán Núñez y Montemayor) dada la intensidad de los desplazamientos residenciales/laborales de estos municipios desde/hacia la ciudad central de la aglomeración urbana de Córdoba, por las fuertes relaciones funcionales que mantiene con ella.

Respuesta 3. Ciertamente, el Plan propone una mejora de los servicios de autobús relacionados con los municipios que se mencionan. Por una parte, el PTMACO propone una mejora de los servicios de la línea M-140, y nuevas paradas de autobús en el término municipal de Córdoba que mejoran la conectividad y permeabilidad de los servicios de las líneas M-140 y M-242 (como por ejemplo la nueva parada propuesta en zona de hospitales).

- La posibilidad de segregar el transporte público del tráfico privado en todo el recorrido de la N-431 entre la ciudad de Córdoba y Almodóvar del río o, al menos, hasta El Alamillo, por la intensidad y concentración de tráfico, en horas puntas especialmente.

Respuesta 4. Por la Carretera a Palma del Río (N-431) el Plan ya integra una plataforma reservada para el autobús de acceso a la capital, zona con potencial de concentrar la mayor congestión de tráfico.

La actuación *“Plataforma reservada en la Carretera a Palma del Río, continuando hacia el centro urbano de Córdoba sobre Cañada Real Mestas, Periodista Quesada Chacón, Avd. de América”* se integra en el marco del Escenario Tendencial, incluido en la Memoria en el capítulo de las previsiones de nuevos desarrollos en materia de transporte público metropolitano.

- Las infraestructuras y los servicios de transporte necesarios para la integración del Área Logística de Córdoba, y su ampliación, en la movilidad metropolitana y en la accesibilidad exterior, dada la complejidad de su emplazamiento.

Respuesta 5. La actuación de ampliación del área logística se integra en el Plan en el marco del Escenario Tendencial, incluido en la Memoria en el capítulo de las previsiones de nuevos desarrollos. Las infraestructuras y servicios de transporte necesarios para su integración deberán desarrollarse

en los estudios posteriores correspondientes (no es una actuación puramente del Plan, sino que el Plan la integra por estar ya inicialmente propuesta en instrumentos de planificación vigentes).

- La necesaria integración del servicio urbano del municipio de Córdoba con la red y sistema metropolitano, dada la singularidad del sistema de asentamientos de este municipio e, igualmente, aunque en menor medida, en el caso de La Carlota.

Respuesta 6. En primer lugar, el transporte público urbano de Córdoba ya está integrado actualmente en el sistema tarifario del Consorcio. Por este motivo el Plan no hace ninguna propuesta al respecto.

Por otra parte, el PTMACO ya incluye una actuación específica de “Estudio de integración tarifaria en el Consorcio de los servicios de autobús urbano” de los municipios de La Carlota, Almodóvar del Río y Montoro.

3.3 Dirección General de Infraestructuras Viarias

En el mes de enero de 2024 se recopilaron las siguientes observaciones al Plan por parte de la Dirección General de Infraestructuras Viarias:

1. Considerar que actualmente está adjudicada la obra: Remodelación Ronda del Marrubial. 2ª Fase (Córdoba). Se trata de una actuación financiada con fondos MRR, siendo una actuación de humanización de travesía urbana, con la construcción de dos carriles BUS VAO, y acerado ajardinado.

Respuesta 1. Se ha integrado en la “sección 9.1.3. Previsiones de nuevos desarrollos” de la Memoria del Plan.

2. Están previstas (aunque todavía no con dotación presupuestaria asegurada) las siguientes vías ciclistas:

- 2.1. PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE VÍA CICLISTA EN A-431.TRAMO: CONEXIÓN CÓRDOBA-MEDINA AZAHARA-VILLARRUBIA.
- 2.2. PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE VÍA CICLISTA EN A-3051. TRAMO: CONEXIÓN CÓRDOBA-VALCHILLÓN (VÍA VERDE)

Respuesta 2. Se ha integrado en la “sección 9.1.3. Previsiones de nuevos desarrollos” de la Memoria del Plan.

3. En lo que se refiere a la matriculación de carreteras, hay correcciones a realizar en las páginas 110 y 111 (versión Preliminar). Se adjunta tabla excel con las distintas carreteras de la Junta y Diputación y su jerarquía, por municipios del ámbito del PTM.

Respuesta 3. Se ha integrado en la “sección 7.7.3. Red Vial” de la Memoria del Plan.



4 Observaciones recibidas previa a la celebración de la Comisión de Redacción del Plan

A continuación, se presenta un registro de los organismos que realizaron aportaciones a la solicitud para su colaboración en la Comisión de Redacción.

- Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural a través de la Delegación Territorial de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural de Córdoba.
- Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional y Consejería de Universidad, Investigación e Innovación.
- Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos a través de la Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera.
- Consejería de Industria, Energía y Minas.
- Consejería de Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa a través de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Córdoba.
- Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul a través de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático.
- Consejería de Turismo, Cultura y Deporte a través de la Secretaría General para el Turismo.

- Administración General del Estado.

A continuación se exponen y contesta a cada una de las alegaciones recibidas previa la celebración de la Comisión de Redacción del PTMACO, clasificadas por organismos.

4.1 Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural

1. Entre la documentación remitida no se adjunta cartografía o planos de detalle en los que se ubique con precisión las previsiones de infraestructuras viarias que se señalan en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, por lo que no es posible evaluar las posibles afecciones a las infraestructuras agrarias.

En cualquier caso, y con los condicionantes establecidos por otras Administraciones públicas que pudieran ser afectadas, en el ámbito de las funciones de este Servicio de Promoción Rural, se informa que si las actuaciones previstas afectasen a infraestructuras agrarias existentes (caminos, redes de riego, electrificaciones...), éstas deberán respetarse y/o reponer todas las afectadas con sus características técnicas y geométricas, garantizando la continuidad y el tránsito o suministro al sector agrario.

Respuesta 1. En primer lugar, se aclara que el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba no propone infraestructuras viarias dentro del paquete de actuaciones a implementar en su año horizonte 2030.

No obstante, el Plan integra una serie de “previsiones de infraestructuras viarias” ya propuestas en instrumentos de planificación del ámbito (PISTA,

PITVI, Anteproyectos del MITMA, etc.). En este sentido, la cartografía de detalle, planos, e identificación de afecciones al medio rural o infraestructuras agrarias de dichas previsiones no las debe aportar el PTMACO, sino los proyectos o planos concretos que las proponen.

4.2 Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional y Consejería de Universidad, Investigación e Innovación

1. Se traslada que no se han encontrado objeciones al documento propuesto.

Respuesta 1. De acuerdo.

4.3 Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos a través de la Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera

1. En el Apartado 12.8 "Programas de Actuación", donde se desglosan las actuaciones del PTMACO, según diferentes Programas de Actuación, se hace mención a la inversión de capital necesaria para su ejecución. Indicando, igualmente, que las cifras y las fuentes de financiación indicadas son preliminares, y se concretarán en el documento de Versión Final del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

No obstante, en la versión final debería atenderse lo siguiente:

- En aquellas inversiones en las que se indica la participación más de una Administración deben especificarse los porcentajes de participación de cada una de ellas.
- Es necesario contar con un desglose detallado, por fuentes de financiación y anualidad, de los créditos en lo que prevé la participación de la Junta de Andalucía. Este desglose debe ofrecerse, cuanto menos, de forma global y, de ser posible, concretando inversión a inversión. Debe quedar claramente reflejado en el Plan en qué medida los importes serán cubiertos por autofinanciada, transferencias finalistas del Estado, Fondos Europeos o el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. En caso de que las fuentes de financiación no estén definidas también se especificará.

Respuesta 1. De acuerdo. El desglose y detalle propuesto se incorporará a la Versión Final del PTMACO.

2. Por último, se considera acertado que se haya incorporado tanto en el apartado 5 "Marco Estratégico", como en el 12 "Coherencia del Plan con instrumentos de planificación estratégica", donde se desglosan las sinergias del Plan con diferentes instrumentos de planificación, referencia expresa a la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía (ETEA) y el Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia, incluyendo la realización de sendas matrices de coherencia.

Respuesta 2. De acuerdo.

4.4 Consejería de Industria, Energía y Minas

1. En respuesta a su solicitud y tras realizar una consulta con los centros directivos - tanto la Secretaría General de Energía como la Secretaría General de Industria y Minas- le comunicamos que esta Consejería no realiza nuevas consideraciones en relación al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible

Respuesta 1. De acuerdo.

4.5 Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa a través de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Córdoba

1. Desde el enfoque de esta delegación, observamos que se incorpora un criterio técnico definido sobre la isócrona de 60 minutos respecto a Córdoba capital, además de quedar establecidas las fases de posibles incorporaciones al ámbito metropolitano. El establecimiento de criterios técnicos es muy importante para la delimitación del ámbito y organización territorial y administrativa de las acciones derivadas.

No obstante, no debemos olvidar la problemática que pudiera surgir ante un único criterio técnico de definición del ámbito para la incorporación (ejemplo: problemática en municipios en la isócrona de 65 minutos, creación/modificación de infraestructuras que reduzcan la isócrona, etc), por

lo que, en la medida de lo posible, sería interesante valorar estas situaciones con el afán de evitar futuras incidencias en municipios/núcleos de población que se vean afectados por estas circunstancias (un servicio directo de Puente Genil a Córdoba podría tardar menos de una hora y cumpliría criterio, mientras que un servicio de ruta tardaría del hora de 75-90 minutos y no cumpliría) .

Respuesta 1. En primer lugar, se remarca que el criterio de pertenencia a la isocrona de 60 minutos ha sido consensuado con el Consorcio, y este no ha sido el único factor a evaluar en el análisis de posibles integraciones de municipios al ámbito del PTM. También se ha considerado la pertenencia o establecimiento de Convenios de Colaboración con el Consorcio, el sistema actual de concesiones y líneas de TP, la relación de tráfico entre municipios, el impacto económico-presupuestario de la potencial integración, y la solicitud de adhesión.

No obstante, y a colación de la observación de la Consejería, se remarca que futuras ediciones del Plan podrán evaluar la flexibilidad del criterio técnico propuesto de 1 hora, siempre y cuando cumplan con el resto de los requisitos que se han identificado en el propio PTMACO.

4.6 Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul a través de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático

Las observaciones de la Consejería, a través de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático, integran las aportaciones derivadas de diferentes unidades administrativas:

- Gabinete de Planificación de Calidad Ambiental
- Servicio de Prevención y Control Ambiental
- Servicio de Calidad del Aire
- Oficina Andaluza de Cambio Climático
- Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul

1. Gabinete de Planificación de Calidad Ambiental:

Recibida la documentación y analizadas la Versión Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba, así como su Estudio Ambiental Estratégico, advertimos que los comentarios, observaciones y recomendaciones que planteamos en nuestro anterior informe de fecha 28/03/2023, han sido reflejadas en estos nuevos documentos actualizados.

Por tanto, entendemos que el PTMACO estaría entonces alineado con el concepto de Economía Circular, al incluir una consideración de su interacción con el PIREC (Plan Integral de Residuos de Andalucía: Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030), además de tener en cuenta la posible repercusión de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una Economía Circular sobre la movilidad sostenible a alcanzar en las zonas urbanas, así como el concepto de “Movilidad sostenible” que aparece en la Ley de Economía Circular de Andalucía (Ley 3/2023, de 30 de marzo), concretamente en sus artículos 16 y 73, en aras a fortalecer el cambio hacia una economía de funcionalidad y de servicio, y para la promoción de la formación, investigación, desarrollo e innovación.

Respuesta 1. De acuerdo.

2. Servicio de Prevención y Control Ambiental:

No aporta ninguna observación.

Respuesta 2. De acuerdo.

3. Servicio de Calidad del Aire:

Tanto en el documento referido al Plan como en el documento ambiental, se han recogido gran parte de las observaciones realizadas por este Servicio en fecha 27/03/2023; no obstante respecto al Indicador de Impacto sobre el dióxido de nitrógeno (II18), parece que se ha recogido un indicador difícil de alcanzar con las medidas que pudiera abarcar un plan sobre movilidad. Por este motivo se propone sustituir el valor recogido en la documentación por el de 20 µg/m³, en concordancia con la propuesta de modificación de la Directiva de Calidad del Aire en tramitación por parte de la Comisión Europea.

Respuesta 3. De acuerdo.

4. Oficina Andaluza de Cambio Climático

La Oficina de Cambio Climático ha comprobado si las conclusiones del informe que se emitió al respecto en marzo de 2023 se han tenido en cuenta en esta nueva versión del Plan.

En general, se aprecia que estas han tenido en cuenta, salvo varios casos con consideración parcial o nula y que se trasladan a continuación. Se considera que son especialmente importantes las dos primeras consideraciones

- Parcial pero aceptable: Se ha modificado el objetivo de eficiencia energética para definirlo de manera coherente al PAAC, pero se ha dejado en un 30% en lugar del 39,5%. No se podría decir que no cumplen porque el reparto del objetivo de manera sectorial no tiene por qué ser proporcional.

Respuesta 4. De acuerdo, se mantiene en el PTMACO la descripción inicial del objetivo (30%) por ser “aceptable”.

- No aceptable: El Plan se ha alineado las medidas con las líneas estratégicas de adaptación del PAAC, pero con un área estratégica errónea: Urbanismo en lugar de Movilidad y Transporte. Podría ser un error.

Respuesta 5. De acuerdo, se ha corregido en el cuerpo del documento.

- Parcial: Se solicitaron referencias específicas a la adaptación en la descripción de las medidas. Se ha hecho para algunas si, y para otras no.

Respuesta 6. Se han matizado las fuentes, incluyendo también aquellas propuestas a modo de “Elaboración propia”, bajo el criterio experto.

- Parcial: Se han definido indicadores relacionados con la adaptación para algunas medidas si y para otras no.

Respuesta 7. Se entiende que el comentario se formula sobre la descripción de los Objetivos Específicos del Plan (OESP) y sus indicadores de impacto, y cómo estos se relacionan con el OE2 (adaptación al cambio climático) en la tabla descriptiva de la “Matriz de coherencia OE-OESP”.

En este sentido, se ha matizado dicha matriz, aunque conviene remarcar que los indicadores propuestos se relacionan de una manera u otra con la adaptación al cambio climático (en materia de uso/ explotación/gestión del transporte público o la movilidad a pie o en bicicleta, sensibilización ciudadana, estrategias de refuerzo de servicios de TP durante eventos de olas

de calor, etc.), ya que de forma directa o indirecta el cumplimiento de dichos objetivos contribuirá en el incentivo de la movilidad sostenible, y así “adaptando” los patrones de movilidad existentes hacia aquellos más respetuosos con el medio ambiente.

5. Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul:

Se solicita al promotor que los contenidos sobre cambio climático exigidos por el artículo 19 de la ley 8/2008 de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía aparezcan en el estudio ambiental estratégico, además de incluirse en el propio documento del plan. En concreto, en el estudio ambiental estratégico faltaría incluir:

- a) El análisis de la vulnerabilidad al cambio climático de la materia objeto de planificación y su ámbito territorial, desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, conforme a lo dispuesto en esta ley.
- b) Las disposiciones necesarias para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.

Respuesta 8. De acuerdo, se ha incorporado.

4.7 Consejería de Turismo, Cultura y Deporte a través de la Secretaría General para el Turismo

1. Una vez analizada la documentación se realizan las siguientes observaciones y aportaciones, este centro directivo se reitera en las aportaciones efectuadas

por el área de Turismo al borrador del Plan en trámite de consulta relativas a la revisión de los datos que se recogían en la figura 34 y las tablas 15 y 16 del apartado 7.2.6 (páginas 74, 75 y 76) del borrador y que se reproducen en el documento versión preliminar (páginas 78, 79 y 80).

El contenido de la presente comunicación no resultará vinculante para la resolución del procedimiento, si bien la persona titular del órgano directivo correspondiente podrá tomarlo en consideración a efectos de la elaboración del plan.

Respuesta 1. Pese haber aclarado en el capítulo anterior de “Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información” del Borrador del Plan, y estas no haber sido aceptadas por la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, se han matizado en la Versión Preliminar del Plan, en su versión del mes de Noviembre.

4.8 Administración General del Estado

1. Se advierte que en el documento de la Versión Preliminar, en la tabla 27 del punto 7.7.3.1, página 108, hay varias carreteras que aparecen con titularidad estatal sin serlo: A-306, A-307, CO-264a, CO-3105, CO-3300, CO-3304 y CO-3408.

Igual ocurre en el plano.

Respuesta 1. De acuerdo, se ha considerado.

5 Síntesis del Comité de Expertos

5.1 Introducción

El Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) organiza y coordina la celebración de un Comité de Expertos para el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, coordinándose con el CTMACO y la DGMT de la Junta de Andalucía.

Este Comité tiene como finalidad consultar a personas expertas en materia de planificación de transporte y movilidad sobre los contenidos del Plan, y así contribuir en la evaluación ex ante del Plan:

- En primer lugar, el IAAP difunde los documentos relacionados con el PTMACO (en su Versión Preliminar), y un cuestionario que los expertos deben completar para valorar sus contenidos en cuanto a su:
 - Pertinencia
 - Impacto potencial
 - Suficiencia de tiempo y medios
 - Coherencia externa
 - Coherencia interna
 - Priorización de elementos y factores de éxito
 - Integridad y relevancia
 - Debilidades y Amenazas del Plan
 - Impacto en la sociedad andaluza
 - etc.

- En segundo lugar, se celebra un grupo focal con las personas expertas para tratar los principales puntos valorados en los cuestionarios.

5.2 Presentación de expertos

A continuación, se exponen los expertos, de reconocido prestigio en la materia de planificación del transporte y la movilidad, que han sido consultados para recabar valoraciones de relevancia sobre el PTMACO.

Tabla 4: Persona experta I consultada para la valoración del PTMACO.

Persona experta I	
Concepción Garcés Ayerbe	
Organización a la que pertenece	Universidad de Zaragoza
Puesto que ocupa	Catedrática
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Pertenece a la Academia, como Catedrática-Lda. CEYE, su área de conocimiento es la Sostenibilidad y el Medio Ambiente.	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del cuestionario a personas expertas" elaborado por el IAAP.

Tabla 5: Persona experta II consultada para la valoración del PTMACO.

Persona experta II	
Carlos Cristóbal Pinto	
Organización a la que pertenece	Empresa privada
Puesto que ocupa	Consultor experto en transporte público y movilidad sostenible
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Área de conocimiento enfocada al Tráfico y la Movilidad, siendo experto en transporte público y movilidad sostenible	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Síntesis del cuestionario a personas expertas" elaborado por el IAAP.

Tabla 6: Persona experta III consultada para la valoración del PTMACO.

Persona experta III	
Lourdes Trujillo Castellano	
Organización a la que pertenece	Departamento de Análisis Económico Aplicado. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
Puesto que ocupa	Catedrática de Economía
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Pertenece a la Academia, como Catedrática de Economía, su área de conocimiento es la Valoración de Proyectos e Inversiones.	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

Tabla 7: Persona experta IV consultada para la valoración del PTMACO.

Persona experta IV	
Henning Stühmann	
Organización a la que pertenece	Empresa privada (socio CTYM).
Puesto que ocupa	Consultor privado
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Con titulación de Ingeniero Industrial, su área de experiencia se enfoca a la modelización del transporte	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

Tabla 8: Persona experta V consultada para la valoración del PTMACO.

Persona experta V	
Tomás Ruiz Sánchez	
Organización a la que pertenece	Universidad Politécnica de Valencia
Puesto que ocupa	Catedrático
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Pertenece a la Academia, su área de experiencia se enfoca a la planificación del transporte	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

Tabla 9: Persona experta VI consultada para la valoración del PTMACO.

Persona experta VI	
Carola Calabuig Tormo	
Organización a la que pertenece	Universidad Politécnica de Valencia
Puesto que ocupa	Profesora titular
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Pertenece a la Academia, y siendo Doctora de Proyectos de Ingeniería y Planificación, su área de experiencia es el Cambio Climático	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

5.3 Respuestas y conclusiones extraídas del Comité de Expertos

La labor de estas personas expertas ha sido la de analizar cada uno de los documentos que componen el PTMACO 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. También se incluye una valoración de cómo el Plan considera e integra cada una de ellas (en color verde).

5.3.1 Pertinencia

1. ¿Considera esta Estrategia la herramienta más adecuada para dar respuesta a las necesidades, problemas y retos detectados en el diagnóstico en lo que atañe a su campo de conocimiento?

La totalidad de personas expertas responde positivamente a la pregunta sobre la adecuación del plan (respuesta “sí”, “en gran parte sí”, “en parte”), siendo

mayoritaria la respuesta “en gran parte” (50%). En líneas generales, se considera que el plan está basado en un análisis completo y exhaustivo que permite desarrollar un diagnóstico y una programación pertinente. Se resalta especialmente su adecuación para cubrir las necesidades de transporte de la población de una forma medioambiental y socialmente sostenible (coherencia interna) y la alineación del plan con otras estrategias de planificación ambiental.

No obstante, a pesar de valorar positivamente la formulación del plan, se señalan ciertas debilidades y carencias:

- 1.1. El plan se considera adecuado para hacer frente a las problemáticas existentes, aunque quizá con un cierto grado de ambición.

Respuesta 1.1. El Plan se integra, en alcance y contenido, en el marco estratégico que se propone y plantea desde Europa, el marco nacional y autonómico, todos ellos ambiciosos con un fin común de mejorar la calidad de vida de las personas y luchar contra el cambio climático.

- 1.2. La movilidad metropolitana que afronta el Plan, competencia del Consorcio de Transportes del Área Metropolitana de Córdoba y de la Junta, no se puede estudiar sin tener en cuenta la movilidad urbana, ya que la ciudad de Córdoba es el destino principal de la movilidad metropolitana. La integración de los diferentes modos de transporte es esencial para el diagnóstico.

Respuesta 1.2 Se está de acuerdo con esta aportación. El análisis de la movilidad arroja resultados de la situación actual urbana e interurbana (con datos de movilidad intermunicipal e intramunicipal), no obstante, por ser el Plan competente en la movilidad metropolitana, este plantea actuaciones en dicha escala aunque también se esbozan recomendaciones de escala

urbana para que los propios ayuntamientos las valoren en su planificación local.

- 1.3. No se estudia la política de aparcamiento del ayuntamiento de Córdoba, tan importante en la movilidad del vehículo privado, así como la futura zona de bajas emisiones.

Respuesta 1.3 En el apartado 7.7.4 *Aparcamientos* de la Memoria del Plan, se incluye un análisis del aparcamiento del municipio de Córdoba, incluyendo además las condiciones de implantación de la futura zona de bajas emisiones.

- 1.4. El plan estaría más completo si se hubiera contemplado la distribución urbana de mercancías.

Respuesta 1.4 En fase de diagnóstico del Plan se analiza la distribución urbana de mercancías, destacando que la gestión de la misma no es competencia del Plan, sino de los ayuntamientos.

- 1.5. El plan define las actuaciones que la Junta de Andalucía llevará a cabo para mejorar el Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Sin embargo, tanto en el escenario tendencial como en el escenario del Plan incorpora actuaciones de otras administraciones. Por ello, en el seguimiento del Plan es imprescindible una estrecha coordinación con estas administraciones, y prever mecanismos para adaptar el Plan, si parte de estas actuaciones sufriera modificaciones importantes.

Respuesta 1.5 La coordinación entre administraciones es un punto esencial para el éxito del Plan. Se hace una aclaración en este sentido en el *Sistema de Seguimiento y Evaluación* del Plan, en el apartado específico de *Comité de Seguimiento y Evaluación*.

1.6. Y se hacen recomendaciones concretas para mejorar su comprensión: De utilidad incluir en la memoria un índice de acrónimos dada la profusión de siglas empleadas en el documento. Y poner al inicio del documento la imagen de la pág 50: no es hasta la pág 40 que se explicitan por vez primera los municipios que conforman el área metropolitana de Córdoba a efectos de este plan.

Respuesta 1.6 No se considera esta aportación, puesto que el índice y contenidos del PTMACO se ha desarrollado del mismo modo en otros Planes de Transporte Metropolitanos de la Junta de Andalucía.

2. ¿Considera que la metodología para elaborar y desarrollar el plan es la correcta?

La totalidad de personas expertas responde positivamente a la pregunta sobre la adecuación de la metodología (respuesta “sí”, “en gran parte sí”, “en parte”). La mitad de las personas consultadas opina que la metodología es adecuada en gran parte (50%) un tercio opina que es adecuada sin matices (33,0%) y una persona considera que es adecuada pero con reservas (16,6%).

El plan establece un proceso completo desde el diagnóstico, las propuestas de actuaciones, su evaluación y su incorporación al Plan. También incluye un mecanismo de seguimiento, cuyos indicadores orientan sobre los hitos que se tienen que cumplir para alcanzar lo que el Plan busca, de acuerdo a los Objetivos Europeos de CC y los ODS de las Naciones Unidas.

Respecto al análisis de escenarios, se considera que los recursos/herramientas metodológicas se aplican de forma adecuada y exhaustiva (fuentes de datos, Big Data, trabajo de campo, benchmarking, análisis DAFO, matrices de coherencia, prognosis de escenarios, modelos de transporte, ...). Esto permite considerar aspectos e información tanto del pasado (para realizar análisis

tendencial), del presente (diagnóstico) y del futuro (prognosis, acciones e infraestructuras previstas en otros planes).

Además los elementos de plan se seleccionan con una óptica abierta de comparación de cinco escenarios propuestos, usando métodos de selección adecuados (Análisis Coste Beneficio y Análisis Multicriterio).

Sin embargo, existen algunas reservas:

2.1. Los modelos de simulación de los efectos de las actuaciones definidas no están disponibles.

Respuesta 2.1 El modelo de transportes es propiedad de la DGMT, aunque como es evidente los resultados del mismo se incorporan y se analizan en el Plan.

2.2. Habría que ser prudente con los escenarios de futuro, por los posibles cambios estructurales que se hayan producido en la movilidad de 2016.

Respuesta 2.2 Se utiliza una metodología de 4 etapas, robusta y validada para proyectar la movilidad del 2019 (año base) al año horizonte del Plan (2030).

Respecto al grado de participación de la sociedad civil en el diseño del plan no hay consenso sobre si ha sido suficientemente participativo. Algunas personas consideran que el Plan ha seguido un enfoque integrador, haciendo partícipe de dicho proceso a la sociedad civil, a través de la realización de dinámicas grupales. Sin embargo, otras consideran que debería haberse dado una participación mayor de los colectivos sociales, más allá de las consultas a la EAE y VIS y de la jornada participativa. Aunque observan que existe una Fase IV relativa a la participación en la metodología, pero, más que fase como tal, consideran debiera ser una cuestión transversal en todo el proceso.

Así mismo se señalan algunos aspectos que de incluirse podrían mejorar la formulación del plan:

- 2.3. Tener en cuenta de forma explícita la movilidad de los no residentes, especialmente los turistas.

Respuesta 2.3 No se considera oportuno discriminar entre movilidad turista y no turista a efectos de analizar la movilidad metropolitana (principalmente intermunicipal) del Área de Córdoba. El turista, como cualquier otro usuario de transporte, ya está integrado en los reportes de movilidad incluidos en el propio Plan.

- 2.4. Dedicar atención a la distribución urbana de mercancías.

Respuesta 2.4 En fase de diagnóstico del Plan se analiza la distribución urbana de mercancías, destacando que la gestión de esta no es competencia del Plan, sino de los ayuntamientos.

- 2.5. En la fase de análisis y diagnóstico, no se hace ningún análisis de accesibilidad a nodos metropolitanos de atracción de viajes, como aeropuerto, estaciones de tren, polígonos industriales, hospitales, etc., y dibujar planos de isócronas.

Respuesta 2.5 Se ha matizado el diagnóstico de accesibilidad del transporte público, analizando la cobertura de los servicios metropolitanos en zonas industriales, hospitales, etc. A raíz de dicho análisis el Plan propone ampliar el número de paradas de autobús metropolitano, aunque sea en régimen de transporte a la demanda.

- 2.6. El área de estudio tiene 19 municipios, pero en varios su población está habitando en diferentes núcleos de población, se debería estudiar la cobertura que tienen con transporte público cada uno de estos núcleos.

Respuesta 2.6 Mismo comentario al anterior.

- 2.7. Sistema tarifario de 7 zonas, lo cual parece excesivo, no se comenta para nada el Plan.

Respuesta 2.7 Se considera discretizado, pero no excesivo. En cualquier caso, el Consorcio en coordinación con las operadoras de transporte deben acordar la zonificación para establecer el marco tarifario.

- 2.8. Se habla de aparcamientos disuasorios en la frontera de la corona del centro histórico: en la movilidad metropolitana deben estar próximos al origen del viaje.

Respuesta 2.8 Los aparcamientos en la corona del centro histórico son los existentes, no obstante, y de acuerdo con la necesidad de implementarlos en puntos próximos al origen del viaje, el Escenario del Plan propone densificar la red de aparcamientos disuasorios próximos a las estaciones de Cercanías, no solo en Córdoba sino también en los municipios de la corona metropolitana que se localizan en el eje del Valle del Guadalquivir.

- 2.9. Hubiera sido deseable incluir las fechas del proceso llevado a cabo cuando se presenta la metodología en la fig 9. También, incorporar puntos de realimentación y vuelta atrás, pues no se trata de un proceso completamente lineal.

Respuesta 2.9 Se han incluido.

5.3.2 Impacto potencial

3. ¿Cree que es posible alcanzar los objetivos definidos por el Plan con las actuaciones diseñadas y los medios puestos a su disposición?

La totalidad de las personas consultadas cree positivamente que es posible alcanzar los objetivos establecidos en el plan con las actuaciones y medios

puestos a su disposición. El 50% piensa que “en gran parte”, un 33,3% piensa que “en parte” y un 16,6% cree que sí.

Las actuaciones se considera que dan respuesta a los objetivos planteados y considerando el alcance del plan; hay coherencia interna. Aunque se advierte que la coordinación de los diversos agentes involucrados es fundamental desde el punto de vista de las administraciones públicas. Así mismo se espera una convergencia del interés público-privado. Estos elementos son fundamentales para alcanzar los objetivos definidos por el Plan.

Respecto a los objetivos, se apunta que la comparación entre el escenario base (2019), el escenario sin Plan (2030) y el escenario del Plan (2030) (página 416 del PTMACO) deja constancia de la capacidad para el cumplimiento, salvo imprevistos en la tendencia, de la práctica totalidad de los 9 objetivos estratégicos y los 13 objetivos específicos planteados. Sin embargo, se señalan algunas cuestiones importantes:

3.1. No resulta posible valorar el cumplimiento de algunos objetivos, por no resultar estos cuantificables.

Respuesta 3.1. Ciertamente, algunos objetivos no son cuantificables en fase de elaboración del Plan (se indica en el Plan) ya que la principal herramienta utilizada para la cuantificación es el Modelo de Transportes. Dicho modelo no es sensible a simular todas las variables que se recogen como objetivos, no obstante, se considera conveniente introducirlos puesto que estos sí que son cuantificables en fase de evaluación del Plan a futuro, en el marco del seguimiento del Plan.

3.2. Si bien se prevé una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (-26,7%) y el consumo energético (-7,3%) (cumpliendo con el Objetivo Estratégico 1), no se cumple con la reducción prevista en los

compromisos europeos, nacionales y comunitarios en materia de cambio climático, del 30% en ambos aspectos (incumpliendo el Objetivo Específico OESP8).

Respuesta 3.2. Esto se indica en el propia Plan, así como que los objetivos fijados en el marco europeo son ambiciosos y que las medidas competencia de los gobiernos locales (como las zonas de bajas emisiones, restricciones al aparcamiento, etc.) y otras medidas no modelizables (campañas de sensibilización, mejorar la explotación y tecnología del TP, etc.) aportarán sustancialmente a la reducción del número de vehículos privados en circulación, y por tanto en la reducción de emisiones de GEI y el consumo energético del transporte.

3.3. Conseguir aumentar la demanda del transporte público a 2030 un 155% y disminuir el vehículo privado un 2,1% no es tarea fácil. Aunque la alternativa seleccionada SE3b, impulso del sistema de Cercanías con líneas alimentadoras, es razonable, pero no hay ninguna tradición en la provincia de viajeros tengan asumido este esquema mental de ir a tomar el Cercanías. Este es un cambio de mentalidad grande que requiere tiempo. No hay seguridad de que el horizonte 2030 sea un plazo realista para conseguir ese hito. Además no se incluye la puesta en marcha de medidas de disuasión del uso del coche que aseguren una utilización adecuada del transporte público.

Respuesta 3.3. Para fomentar el uso del Cercanías, parcialmente operativo en la actualidad en el Valle del Guadalquivir, el Plan propone medidas de sensibilización y aparcamientos disuasorios próximos a las estaciones del Cercanías.

No obstante, se indica que la disuasión al uso del vehículo privado en el ámbito urbano es competencia directa de los ayuntamientos, y no de Plan, sin embargo, el Plan sí que integra recomendaciones como implantar restricciones al tráfico rodado en materia de velocidades urbanas máximas permitidas y regulación de los estacionamientos

- 3.4. El Plan prevé una mejora importante de los servicios de transporte público en las relaciones metropolitanas. Aun a falta de datos detallados sobre el alcance de este incremento (relaciones afectadas, frecuencia ofertadas, cobertura alcanzada) parece factible, aunque ambicioso, el incremento previsto de la cuota modal de transporte. público del 5,6% al 13,3%. Destacar que el objetivo también se cumpliría con un menor incremento.

Respuesta 3.4. La ampliación del Cercanías y la mejora de servicios de autobús, utilizando fundamentalmente las infraestructuras existentes, arroja estos resultados tan positivos. Se destaca que el punto de partida (2019) de uso de transporte público es muy bajo, y por tanto hay mucho potencial de mejora.

- 3.5. Por otra parte, no se ha estudiado nada la política de aparcamiento de la ciudad de Córdoba y su futura implantación de la zona de bajas emisiones, que sin duda ayudaría al cambio mental en el comportamiento de la ciudadanía del ámbito metropolitano, especialmente de las personas usuarias del vehículo privado.

Respuesta 3.5. Se ha incluido en el capítulo de descripción de la situación actual y en de Previsiones de nuevos desarrollos.

También se proponen mejoras en cuanto a los **medios**:

- 3.6. Sería necesario mostrar el desglose del coste de las medidas incluidas en cada programa (se muestra un coste estimado solo programa sin justificar

cómo se ha estimado), de forma que la inversión en el horizonte del plan sea asumible por los diferentes agentes implicados

Respuesta 3.6. El coste de cada una de las medidas incluidas en cada programa se incluye en el *Anexo de Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio*.

Respecto a las **actuaciones**:

- 3.7. Las actuaciones propuestas son necesarias para alcanzar los objetivos previstos, pero no hay seguridad sobre que sean suficientes.

Respuesta 3.7. Por este motivo el Plan incluye un Plan de Seguimiento y Evaluación, y además menciona en repetidas ocasiones que estudios posteriores del presente Plan se podrían considerar, evaluar y/o planificar actuaciones diferentes a las finalmente propuestas en el Escenario del Plan, por conveniencia, nuevas necesidades, contingencias de cualquier tipo, etc.

- 3.8. El transporte de mercancías se menciona en la Misión y Visión del plan, pero no figura entre los objetivos del mismo, tampoco en el análisis y diagnóstico, ni incluye actuaciones relacionadas en el presupuesto.

Respuesta 3.8. En el diagnóstico de la situación actual se incluye un análisis del transporte de mercancías de media y larga distancia, además de una evaluación de la distribución urbana de mercancías, esta última más focalizada en el municipio de Córdoba.

En materia de actuaciones, en el programa P3 del Plan (Transición hacia una movilidad sostenible), en el tipo de actuación T10 (Transporte de mercancías), se propone la actuación de “*Definición de una normativa regulatoria de carga y descarga de mercancías. Homogeneización de horarios de carga y descarga, coordinación con las limitaciones generales de*

circulación de pesados, sistema de señalización homogéneo, y mejora del mismo de forma que se garantice su funcionalidad y eficacia”.

Esta actuación la propone el Plan a modo de recomendación (sin presupuesto fijado) ya que son los propios ayuntamientos los competentes en tal materia, y no el Consorcio/Junta de Andalucía a través del PTMACO.

En lo referido a los **impactos previstos** también se hacen algunas observaciones:

- 3.9. La valoración del impacto en la salud de las actuaciones contempladas, aún cumpliendo la normativa, son muy generales. Faltaría especificar el grado en el que cada actuación afecta a aspectos concretos de la salud física de las personas. Además, no se contempla el efecto sobre la salud mental de las personas.

Respuesta 3.9. *En el Anexo Valoración de Impacto en Salud se analiza y evalúa de forma pormenorizada el impacto en salud de las actuaciones del Plan, agrupadas en tipos de actuaciones. Se considera que el alcance y la metodología de valoración de impactos en salud es ampliamente suficiente de acuerdo con la normativa y la escala estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.*

4. **¿Cree que existe algún riesgo que pueda impedir o dificultar lograr los resultados e impactos que se esperan con el Plan?**

El 86,6% de las personas expertas considera que existen riesgos que puedan impedir o dificultar lograr los resultados e impactos que se esperan con el Plan, mientras que el 16,6% restante, no observa ningún problema para lograr los resultados e impactos esperados.

Señalan algunos riesgos tanto internos como externos, que pueden amenazar o dificultar el logro de los resultados esperados:

- Pueden existir algunos factores de afección, identificados algunos en el diagnóstico: (i) el envejecimiento de la población (no podrá hacer uso de la bici, requerirá más subvenciones a las tarifas al ser pensionistas, etc.); (ii) posibles cambios en los procesos productivos locales agrícolas debido al cambio climático (con afecciones en la movilidad y hábitos de consumo); (iii) la respuesta de la ciudadanía y que, además, los resultados de los procesos educativos se aprecian a medio y largo plazo; (iv) que la transición hacia el no uso de combustibles fósiles debido a factores internacionales no sea tan factible; (v) que no haya una verdadera coordinación entre instituciones implicadas; (vi) altos niveles de paro y posibles problemas de capacidad de pago, los cuales, y si solo hay financiación pública, debe enfrentar la administración
- "La alternativa seleccionada, SE3b, impulso del sistema de Cercanías con líneas alimentadoras, depende en parte de Cercanías Renfe, competencia del Estado. Resaltar que ni Cercanías ni el Ministerio de Transporte (o ADIF) forman parte del Comité de Seguimiento y Evaluación.
- La implantación del nuevo mapa concesional condiciona todas las actuaciones en el transporte público (actualmente en fase de concurso) por lo que en dos o tres años se podría pensar que se podría implantar las nuevas líneas interurbanas, con una mayor calidad de servicio, con información en tiempo real, etc., pero esto se dilataría hasta 2026-27 fácilmente, mientras que el Plan estaría vigente hasta 2030, lo que supone un gran riesgo.
- El Plan está diseñado con prudencia suficiente para garantizar los resultados esperados en el escenario tendencial previsto. Sin embargo, no

está exento de riesgos por cuestiones que quedan fuera del control de Plan, y que provocarían desviaciones en el escenario tendencial.

- La inflación y la incertidumbre derivada de la situación geopolítica conllevan variaciones inesperadas en aspectos relevantes para el desempeño del Plan.
- Retrasos y/o modificaciones en la puesta en marcha de las actuaciones previstas en el Plan, especialmente de aquellas que dependan de otras administraciones, e incumplimiento del compromiso de financiación.

4.1. Para minimizar estos riesgos debe dotarse al Comité de seguimiento con herramientas y suficiente capacidad para la corrección de las actuaciones. La fuerte concienciación público-privado también puede ser un elemento protector.

Respuesta 4.1. En el Comité de Seguimiento del Plan, además de la DGMT de la Junta de Andalucía, el Consorcio y los Ayuntamientos, se integra una figura representante de la Administración General del Estado para la coordinación de los servicios del Cercanías (MITMA y/o Renfe y/o ADIF).

Por otra parte, respecto al nuevo Mapa Concesional, aún siendo un riesgo, el Plan ya prevé una reestructuración del mismo dentro del plazo previsto a 2030.

5.3.3 Suficiencia de tiempo y medios

5. En su opinión, ¿es posible conseguir los objetivos y retos planteados en el Plan en el plazo previsto?

Dejando a un lado los riesgos señalados en la pregunta anterior y los imprevistos, la mayoría de las personas consultadas describen el plan de

acción y los medios para su ejecución, como coherentes y realistas. Además apuntan como fortalezas:

- El plan cuenta con el apoyo de las medidas adoptadas en otros planes de actuación estratégica, como el PITMA, la ETEA, el PRTR o el PAAC, entre otros.
- La planificación para implantar las actuaciones en el plazo 2023-2030 es realista, contando en todo caso con el seguimiento y coordinación de una comisión que se responsabiliza de la realización periódica de mediciones de cumplimiento, de la redacción de informes anuales, y de la toma de decisiones de corrección en caso de que se detectase el incumplimiento de los objetivos intermedios.
- La mayoría de las actuaciones giran alrededor de incrementos de oferta y mejoras tecnológicas relacionadas con el material móvil. Este tipo de actuaciones generalmente pueden llevarse a cabo en menor tiempo que inversiones en infraestructuras, y son menos susceptibles de sufrir grandes retrasos en la ejecución.
- Además, cuenta con apoyo financiero no sólo de la Junta de Andalucía sino también de otras administraciones competentes, como el Estado y colaboración público-privada.

5.1. Pero también se señalan algunas debilidades en este sentido:

- Existen dudas sobre cómo se ha definido la duración temporal de las actuaciones y, por ende, de los programas. No hay información suficiente o es difícil de estimar. En ello influye también la conexión entre medidas (no desarrollada) y con otros planes y factores externos.
- Los tiempos siempre son difíciles de consensuar y en muchas ocasiones el optimismo con los plazos genera frustraciones que retrasan aún más los

plazos. Es imprescindible que la máquina esté bien engrasada para que se cumplan los objetivos finales. A veces es posible que un pequeño impedimento (por ejemplo conseguir el perfil adecuado de los trabajadores) retrase los objetivos del Plan. Por ello es imprescindible que se asegure previamente que todas las herramientas estén preparadas.

- El condicionante del nuevo mapa concesional es clave en el calendario.
- La propuesta de Cercanías lleva otro tempus, que dependerá de las negociaciones con el Ministerio.

Respuesta 5.1. En el *Anexo de Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio* se especifica la inversión de las actuaciones, el año de puesta en servicio, el responsable financiero, la propuesta de financiación y la línea estratégica y programa del PITMA, Plan que fija el marco estratégico y de financiación de referencia del PTMACO.

Además, cabe señalar que se realizará una Memoria Económica del Plan en el que se especificará en mayor detalle el presupuesto.

6. ¿Considera que se cuenta con las herramientas normativas suficientes para dar respuesta a los problemas de coordinación competencial que son necesario resolver para ejecutar el Plan?

La totalidad de las personas expertas consultadas considera que existen herramientas normativas para dar respuesta a los problemas de coordinación, pero solamente una opina que son suficientes (16.6%), el 50% cree que la normativa existente ayudará en “gran parte” a la coordinación, y un tercio opina que lo hará, pero solo “en parte”.

Se valora positivamente el diseño dentro del marco jurídico competente y la coherencia con otros instrumentos de planificación medioambiental, y de desarrollo, junto con otros planes territoriales.

Aunque varias de las personas expertas reconocen que no conocen en profundidad el marco normativo en esta materia, consideran que la existencia del Consorcio de Transportes es fundamental para la coordinación competencial en la ejecución del Plan, aunque se apunta que debería tener más competencias y ejercerlas de forma efectiva.

- 6.1. En el mismo sentido, se observa El Plan debe contar con la implicación, de manera coordinada, de diversos organismos competentes: Consorcio de Transporte Metropolitano del ACO, Junta de Andalucía, Ayuntamientos locales, Diputación de Córdoba y Ministerio de Transportes. Aunque el Plan incluye recomendaciones dirigidas a estos organismos, no está garantizada la completa coordinación.

A nivel de administración local suele haber mayores conflictos con los hábitos de movilidad de una parte de la ciudadanía, lo que en ocasiones puede incidir en la voluntad política de los ayuntamientos de adoptar las medidas necesarias para conseguir un transporte más sostenible.

Por otro lado, todavía está pendiente la aprobación de la ley de movilidad sostenible andaluza, que podría tener impacto en esta cuestión.

Respuesta 6.1. Se está de acuerdo.

7. ¿Considera que son suficientes los recursos financieros con que cuenta el Plan para su ejecución?

Las respuestas se distribuyen equitativamente entre las tres opciones afirmativas. Un tercio de las personas consultadas cree que el presupuesto es adecuado sin matices, otro tercio cree que es adecuado “en gran parte” y otro tercio que es “en parte” adecuado.

Varias personas justifican sus reservas ante la previsión presupuestaria, en la falta de detalle económico de las diferentes actuaciones y en la falta de claridad acerca de quiénes financiarán cada actuación y programa.

Se valora positivamente que cerca de dos tercios de la inversión prevista (61.8%) se dedique a mejorar el transporte público metropolitano, para intentar aumentar el uso de este modo de transporte, un desafío en todas las áreas metropolitanas. También la movilidad activa es atendida en el reparto del presupuesto (33%). Aunque se considera que la asignación es pequeña, la previsión presupuestaria para la sensibilización y difusión de la movilidad sostenible se observa positiva.

Se señala sin embargo, que otras acciones pueden estar infravaloradas, como:

- 7.1. El futuro Centro de Control, que se incluye como indicador, pero no como actuación en sí misma, y sin embargo tendrá un coste.

Respuesta 7.1. La creación de un Centro de Control, gestión y explotación del transporte público se incluye en el marco de las “Previsiones de nuevos desarrollos” del capítulo de “Proyecciones a futuro del Plan”, en la Memoria del mismo.

Esta es una de las actuaciones que integran el Escenario Tendencial (con una fecha de entrada en servicio prevista en octubre del 2024) y promovida y financiada por el MITMA. En este sentido, el PTMACO asume que tal actuación (por estar ya prevista) se implemente, marcando como objetivo que se lleve a cabo en las condiciones exigidas para su buen funcionamiento. Es fundamental para el transporte público del Área de Córdoba que el Centro de Control se ponga en marcha en las condiciones preestablecidas.

- 7.2. La obtención de algunos indicadores también conllevará costes. No se aprecia tampoco previsión de los costes del sistema de seguimiento, especialmente del personal técnico e instrumental que serán necesarios.

Respuesta 7.2. Se ha considerado.

- 7.3. Hay dudas acerca de que el transporte de cercanías que recoge la alternativa SE3b sea el Tren Valle del Guadalquivir actual o sea más ambicioso, en cuyo caso el presupuesto puede resultar escaso.

Respuesta 7.3. La actuación principal consiste en la modernización y mejora de las líneas ferroviarias de la red de Cercanías, así como la mejora de los servicios, considerando las iniciativas/medidas que el MITMA ya ha puesto en marcha desde el año 2023, de ampliación de servicios del Cercanías en el corredor. El Plan pretende consolidar y dar continuidad a las experiencias piloto del MITMA, e incluso ampliar los servicios en más municipios del valle del Guadalquivir que el MITMA a priori no contempla.

Se observan además dos importantes riesgos para la dotación económica del plan:

- 7.4. Puesto que en el corto y medio plazo solamente se cuenta con respaldo financiero para las actuaciones contempladas en la FASE 1, los recursos financieros resultarán suficientes en la medida en la que se pueda disponer finalmente de los fondos previstos a medio y largo plazo, en la FASE 2.

Respuesta 7.4. Se está de acuerdo.

- 7.5. Cabe también indicar que la ejecución del presupuesto depende en un porcentaje muy significativo (41,18%) de los fondos Next Generation (pag. 413 del Plan), cuya periodificación y justificación conlleva complejidad; y de la financiación Estatal (20,78%), que podría quedar alterada ante potenciales cambios en los equipos de Gobierno.

Respuesta 7.4. En la Memoria Económica del PTMACO se integra la síntesis del análisis de tales cuestiones. Además, toda previsión presupuestaria debe asumir este tipo de contingencias/ riesgos que se escapan del alcance de previsión del Plan, como los potenciales cambios en los equipos de Gobierno.

8. ¿Considera que el Plan cuenta con los recursos suficientes para asegurar la gestión de la información (recopilación, obtención y transmisión de información) generada en el desarrollo y ejecución del mismo?

La mayoría de las personas consultadas (50%) cree que el plan cuenta con recursos suficientes para su gestión. Un tercio cree que son suficientes solamente “en parte”, y una minoría (16,6%) opina que son suficientes en “gran parte”.

8.1. Consideran que, si funcionan los mecanismos de coordinación y de seguimiento previstos, es factible poder gestionar de manera adecuada la información. Pero, además de estos mecanismos, debe avanzarse hacia una mayor coordinación, creando instrumentos para ello. Se propone una red de puntos focales de carácter técnico en cada Administración.

Respuesta 8.1. Se está de acuerdo con la aportación, considerando lo siguiente en el Plan de Seguimiento y Evaluación del Plan. Se propone crear una red de puntos focales de carácter técnico en cada Administración como mecanismo que facilite una mayor coordinación entre actores.

8.2. Aunque esté desarrollado por escrito el sistema de recogida de información, sería de utilidad un cuadro de mandos que muestre los sistemas de indicadores, con el detalle de cada uno de ellos (definición, unidad medida, línea de base, fuentes de verificación, periodicidad, coste, etc.) y que deje claro quién se responsabiliza de qué, volcándolos en un sistema común y

transparente para el seguimiento, mejorando la rendición de cuentas. La posibilidad de comprobar el cumplimiento de los objetivos del PTMACO durante su ejecución depende de la recopilación anual de información sobre un gran número de indicadores de impacto que provienen de diferentes fuentes y dependen de distintos organismos.

Respuesta 8.2. Se ha considerado.

8.3. Proponen además valorar la implicación de los agentes sociales para poder participar en el monitoreo anual, aumentando su vinculación al plan.

Respuesta 8.3. Se ha considerado.

8.4. Es indispensable asegurar que los elementos para gestionar esa información estén lo suficientemente dotados, no solo en número, sino en capacidad y en elementos regulatorios, para conseguir lo deseado. Sin embargo, no hay previsión alguna en el presupuesto respecto a la gestión de datos. Se asume que el consorcio debe disponer de medios humanos y materiales para llevarlo a cabo. Pero sería conveniente incluir alguna partida en el presupuesto.

Respuesta 8.4. Se ha considerado una partida presupuestaria asociada al Plan de Seguimiento y Evaluación del PTMACO.

8.5. Aunque la implantación de un centro de control por la Junta, que está ahora en fase de contratación, puede ser de gran ayuda, las nuevas concesiones vendrán en 2-3 años por los menos, para que un centro de control funcione correctamente lleva su tiempo. Además, cada nuevo concesionario deberá disponer de su centro de control que se integrará posteriormente en el Puesto Central de control de la Junta. Todo esto es tiempo, recursos económicos y humanos.

Respuesta 8.5. El Plan no asume dichos costes, sino las Concesionarias según se establezca en los respectivos contratos de Concesión. No obstante, los tiempos sí que se integran en el Plan, considerando que las nuevas concesiones (y respectivos centros de control) han de estar a priori operativos en el año horizonte del Plan (2030).

5.3.4 Coherencia externa

9. **¿Considera que el Plan se encuentra alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el actual marco estratégico de planificación de la UE y el gobierno central y con otras políticas de la Junta de Andalucía en ejecución (en lo relativo a su campo de conocimiento)?**

Sí, se considera que la Estrategia se encuentra alineada con los ODS, el marco estratégico de planificación de la UE y el gobierno central con otras políticas de la Junta de Andalucía, ya que la totalidad de las personas responde positivamente a esta cuestión, considerando la mayoría que “en gran parte” (16,6%) o totalmente se cumple (50,0%).

La sostenibilidad ha condicionado significativamente el PTMCO, lo que concuerda con los objetivos de sostenibilidad en los ámbitos local (de la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2014-2030), nacional (planes nacionales de protección medioambiental con objetivos hasta 2030), europeo (el Green Deal) e internacional (la Agenda 2030, la Conferencia de Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible de Río). Tanto la dimensión medioambiental como la dimensión social están presentes en 5 de los 9 objetivos estratégicos (OE1, OE2, OE3, OE4, OE9); en la misión, visión y valores del plan y en sus orientaciones a largo plazo. Además, los criterios medioambientales/sociales se consideran tanto en el Análisis Coste Beneficio

como en el Análisis Multicriterio (con un peso prioritario del 45%) utilizado para escoger el mejor escenario de actuación.

- 9.1. Para mejorar esta cuestión se propone explicitar la referencia a los ODS (se menciona solo una vez en la memoria). Debería indicarse al inicio esa vinculación a los ODS para, en la parte final, volver a mencionarlos en el sistema de seguimiento del plan. Sería una manera de que a medio y largo plazo se pueda establecer la conexión entre las medidas y logros del plan con su contribución a las grandes metas (lo que se llama localizar o territorializar la Agenda 2030 y sus ODS). Esto podría plantearse desde los indicadores de resultados y de impacto.

Respuesta 9.1. Se hace referencia a los ODS en el capítulo introductorio del Sistema de Seguimiento y Evaluación del Plan.

- 9.2. También se recomienda incluir el transporte de mercancías para mejorar la alineación del plan con el resto de las políticas.

Respuesta 9.2. Se ha incluido un objetivo específico de incentivar del desarrollo de políticas en materia de transporte sostenible de mercancías, con un indicador de impacto.

5.3.5 Coherencia interna

10. **¿Existe en el Plan una coherencia entre los problemas y necesidades que quiere resolver, los objetivos estratégicos que define y los programas que ha diseñado para conseguirlo en el campo de su conocimiento?**

En líneas generales se observa una adecuada coherencia entre los problemas y necesidades que quiere resolver el plan, así como los objetivos estratégicos que define y los programas que se han diseñado. Se considera bien justificado y argumentado.

Sin embargo, se realizan varias observaciones que podrían mejorar este aspecto:

10.1. Habría que aumentar la inversión para actuaciones de disuasión del uso de coche, y considerar la distribución urbana de mercancías.

Respuesta 10.1. Las medidas de disuasión del coche en el ámbito urbano y la distribución urbana de mercancías son competencia de los gobiernos locales (en planificación, gestión y financiación), y no del Plan, aunque el PTMACO incorpora recomendaciones en dicho sentido.

10.2. Incide poco en medidas que puedan convertir parte de los viajes metropolitanos en viajes intramunicipales, en el municipio de residencia de viajero/a, por ejemplo, mediante la relocalización de ciertas actividades (compra, ocio, determinados servicios administrativos).

Respuesta 10.2. La relocalización de actividades (como compra, ocio, servicios, etc.) no es competencia del Plan. El Plan interviene en materia de movilidad y transporte, e incluso en la reeducación/ sensibilización de la ciudadanía para la disminución del número de desplazamientos cotidianos, no obstante, es el urbanismo (local) el responsable de las decisiones de reubicación de actividades.

11. ¿Incluiría algún programa que lograría aumentar la eficacia del Plan?

Como posibles programas adicionales, se mencionan:

11.1. Programa de gestión de riesgos posibles que podrían darse durante la vigencia del plan (la ONU dispone de marcos de actuación respecto a riesgos, sobre todo tras la constatación del cambio climático y sus efectos).

Respuesta 11.1. Si fuese necesario, se añadirá durante el desarrollo del plan de seguimiento.

11.2. La cuestión del transporte de mercancías por carretera queda más tenuemente tratado, dadas las dificultades de adoptar medidas al respecto. Se recomienda la recopilación de datos, análisis, diagnóstico e identificación de medidas para mejorar la distribución urbana de mercancías.

Respuesta 11.2. Se ha incorporado.

11.3. Medidas de disuasión del uso del coche, adecuadamente implementadas para evitar la reducción de la accesibilidad territorial.

Respuesta 11.3. Son medidas de competencia local, por los gobiernos locales, y no del Plan.

11.4. Adecuación del sistema de transporte público al envejecimiento de la población. Debería incluir no solo aspectos físicos de los vehículos, sino también los sistemas de información sobre el servicio (líneas, paradas, horarios, tarifas).

Respuesta 11.4. Se ha considerado.

También se proponen mejoras respecto a los programas planteados:

11.5. Mayor grado de concreción de las acciones, indicadores de realización, e indicadores de resultados, dirigidas a mitigar la vulnerabilidad al cambio climático, dada la gran relevancia que tiene este fenómeno en la movilidad no motorizada y en la seguridad de las infraestructuras de transporte. Si bien se contemplan acciones en este sentido dentro del programa P3, se hace de forma imprecisa, sin concretar infraestructura, y sin tener relevancia específica en el presupuesto.

Respuesta 11.5. En la Memoria, en el apartado “Descripción de las actuaciones más representativas del Escenario del Plan”, del capítulo “Escenario del Plan”, se describen las actuaciones enfocadas a combatir la

vulnerabilidad contra el cambio climático. En el *Anexo de Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio* se indica el presupuesto asociado a la actuación.

De acuerdo con la escala de planificación del Plan, esta medida se desarrolla de acuerdo a tal escala estratégica, siendo los estudios posteriores al Plan los que concreten y definan en detalle dichas actuaciones.

11.6. Estudiar mejor los aspectos de accesibilidad a nudos atractores de viajes y procurar que todos los núcleos urbanos de los diferentes municipios tengan una cobertura de transporte público

Respuesta 11.6. Se ha considerado en el análisis de la accesibilidad del transporte público y en las actuaciones del Plan, en materia de ampliar el número de paradas del autobús metropolitano.

Otras recomendaciones:

11.7. Insistir más aún en la gobernanza y participación, incluyendo en el órgano de seguimiento a los agentes sociales, que solo están presentes en el plan durante la elaboración del mismo, pero que quedan desdibujados durante su ejecución. Tiene que existir una comisión de observadores externos, que acompañe la evolución del Plan y consiga levantar todas las piedras que se vayan encontrando en el camino.

Respuesta 11.7. Se ha considerado.

5.3.6 Priorización de elementos y factores de éxito

12. Si fuera necesario revisar, a lo largo de su ejecución (por ejemplo, por una disminución sensible de la financiación o un cambio gubernamental) el plan ¿a qué aspectos, objetivo estratégico, programas o proyectos NO se debería renunciar? ¿Por qué?

Consideran que no debe renunciarse a ningún objetivo estratégico, siendo que todos están interconectados, especialmente los relacionados con la sostenibilidad. Si se hubiera de dar una reducción, se propone la priorización de programas, o actuaciones dentro de los mismos, pero no la renuncia a objetivos.

Entre las acciones prioritarias, a las que no debería renunciar el plan, se enumeran:

- La sensibilización y educación son esenciales.
- La participación y gobernanza: debe fomentarse la participación de agentes sociales, como las empresas de los polígonos o distribuidores logísticos que asuman las implicaciones de ciertas medidas; pero igualmente asociaciones vecinales u otros agentes que puedan generar efecto multiplicador en su comunidad.
- Las actuaciones de protección del peatón y potenciación de la movilidad a pie, las de fomento del uso de la bicicleta, de reducción del uso del vehículo privado y creación de zonas de bajas emisiones, son irrenunciables.
- El aprovechamiento de la red de ferrocarril existente para promover una red de transporte de cercanías, por ser una medida que, con un coste razonable, facilita la movilidad aprovechando infraestructura ya disponible, que promueve el transporte público y desincentiva el uso de vehículos privados, contribuyendo así a la consecución de un modo de transporte sostenible.
- La Mejora e incremento del transporte público, en general y específicamente en las localidades de menor tamaño. El transporte público constituye, para cada vez más personas, el único medio de

transporte que les permite una vida autónoma. El transporte público es un medio esencial para el acceso a muchas instalaciones administrativas y sanitarias.

Se plantea menos relevante la propuesta de potenciar la bicicleta en el ámbito metropolitano para conectar los diferentes núcleos urbanos de un municipio, pero menos para conectar municipios, hay distancias demasiado grandes, además de la topografía en algunas zonas.

Respuesta 12. De acuerdo con las anotaciones.

5.3.7 Integridad y relevancia

13. En el caso de que eche en falta alguna cuestión importante en el Plan, por favor, especifique de cuál se trata, y justifique por qué lo considera esencial para que el Plan consiga sus objetivos. Justificación:

13.1. Mencionar la legislación relativa a las personas con discapacidad y en conexión con el transporte, para sustentar mejor el enfoque de equidad e inclusión de las PMR (RD 1544/2007, de 23 de nov, o el RD Legislativo 1/2013, de 29 de nov).

Respuesta 13.1. Se ha considerado en el Marco Jurídico del Plan.

13.2. Conectar entre sí las actuaciones entre programas, porque existen conexiones y sinergias múltiples.

Respuesta 13.2. En el Anexo de Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio se describe la alineación y correspondencia entre actuaciones y programas.

13.3. Incluir como agentes implicados en las propuestas no solo a las instituciones públicas. Concretar más a los destinatarios específicos. Los posibles problemas en la implantación, limitaciones o impactos no

previstos se detectarán mejor si se implica la ciudadanía (no solo ser "objeto" de acciones de sensibilización).

Respuesta 13.2. Se ha considerado.

13.4. Presupuestar el sistema de seguimiento.

Respuesta 13.2. Se ha considerado.

13.5. Dar el detalle de las entidades participantes en las jornadas.

Respuesta 13.2. Se ha integrado en el Anexo Jornada Participativa.

13.6. Distribución por sexo de la utilización del transporte público y establecer las razones para esa variabilidad. Está claro que en lo que respecta a la tasa de motorización es más alta para los hombres. Es posible, por tanto, que la tasa de utilización de transporte público sea más elevada para las mujeres. En ese caso quizás habrá que estudiar la idea de establecer políticas de seguridad para la mujer en el Transporte público.

Respuesta 13.2. El análisis de utilización del transporte público desde la perspectiva de género ya se incluye en la sección "Análisis de la Movilidad", en el apartado "Movilidad desde una perspectiva de género".

Respecto a las actuaciones propuestas, el Plan contempla esta cuestión en la actuación "Difusión de la necesidad de garantizar la accesibilidad al transporte público de grupos socioeconómicamente vulnerables", con medidas relacionadas con mejorar la visibilidad en paradas, espacio personal adecuado a bordo del vehículo, etc.

13.7. Las medidas de disuasión del uso del coche son imprescindibles para conseguir una utilización adecuada del transporte público colectivo. Solo de esta forma, el transporte público colectivo será todo lo sostenible que se espera de él.

Respuesta 13.2. Respuesta incluida anteriormente.

13.8. Es importante considerar la distribución urbana de mercancías debido a las interacciones existentes con la movilidad de las personas."

Respuesta 13.2. Respuesta incluida anteriormente.

13.9. Incluir el estudio de la movilidad a las áreas de actividad económica, hospitales, estaciones de tren, etc. que permitan diseñar medidas para la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas: El consorcio Metropolitano del Área de Córdoba debería emitir informe vinculante (o informativo) ante las nuevas actuaciones urbanísticas.

Respuesta 13.2. Se ha considerado en el diagnóstico de la accesibilidad del transporte público.

13.10. En relación con los pesos de los criterios del análisis multicriterio, no parece que salgan de un proceso de participación, al menos con los decisores políticos, el documento no comenta como se han fijado.

Respuesta 13.2. Los pesos asignados a cada bloque se han determinado mediante la relación entre los tres bloques (económicos, medioambientales/sociales y de funcionalidad) y los 9 objetivos estratégicos del Plan.

13.11. Mayor dedicación a las cuestiones relacionadas con la vulnerabilidad al cambio climático, tanto en el diagnóstico como en el escenario tendencial, así como una propuesta concreta de medidas en este sentido, relacionadas por ejemplo con la estructura y acondicionamiento de las paradas y puntos de intercambio modal, con la recomendación de medidas concretas a los organismos responsables de infraestructuras que garanticen recursos como fuentes de agua, sombras, sistemas de refrigeración, ...

Respuesta 13.2. Se considera que el Plan incorpora un análisis pormenorizado en relación a la vulnerabilidad al cambio climático. En fase de diagnóstico, en el apartado "Análisis de la Vulnerabilidad al Cambio Climático" de la sección "Evaluación de las repercusiones al Cambio Climático"; y en la propuesta de actuaciones, con medidas concretas, como por ejemplo las actuaciones enfocadas a combatir la vulnerabilidad al cambio climático, en particular la movilidad a pie, y las actuaciones específicas para Escenarios de Calor Extremo.

13.12. Se echa en falta un análisis de las expectativas y la potencial respuesta de los individuos a las medidas del Plan, en sus costumbres, y en su disposición al uso de formas de movilidad no motorizada o basadas en el transporte público.

Respuesta 13.2. Se ha considerado en un apartado específico.

14. En el caso de que considere que algún aspecto contemplado actualmente en el Plan no aporta valor, señálelo y por favor, explique el motivo. Justificación:

La mayoría considera que no eliminaría nada, todo aporta valor, lo que si proponen son algunas mejoras para hacer el plan más entendible:

- Quizá plantearía una manera más amigable de presentar las propuestas y tablas, con algún cuadro de mandos, ya que hay mucha y muy profusa información.
- Me parece excesivo el estudio de la parte de turismo para este plan. Indudablemente influye en la demanda pero como cualquier otro usuario local. Hay que entender al Turista como un demandante de servicio de transporte público. Por otro lado las actividades de hostelería o restauración como parte del Sector Servicios pueden generar exceso de trabajadores que atienden este sector. De igual forma que los trabajadores

de los sectores primario, secundarios o del resto del sector servicios.

Quizás habría que establecer un mapa por sectores

Un aspecto que, aunque aporta cierto valor, resulta quizás resulta más complementario es el relacionado con la integración de municipios al ámbito del PTMACO.

Respuesta 14. Se considera que con contenidos del Plan son adecuados al alcance del estudio.

15. ¿Cree que se debería reforzar el papel de la mujer en este Plan? ¿Podría darnos algunas ideas para lograrlo? Justificación:

Solo una persona no considera pertinente reforzar este aspecto, porque considera suficientemente integrada la perspectiva de género en el plan.

Sin embargo, se recogen varias propuestas concretas para visibilizar e intervenir en las diferencias entre hombres y mujeres en cuanto al transporte, como usuarias y profesionales:

15.1. Hay una presencia de la perspectiva de género en el plan y un esfuerzo por incorporar indicadores desagregados, aunque no es suficiente (algunos podrían desagregarse más; incluso en la jornada no se sabe cuántas mujeres participaron).

Respuesta 15.1. Se han incorporado los indicadores desagregados por sexo siempre que existan fuentes de información disponibles en tal sentido. Además, en el apartado correspondiente a la jornada participativa, se incluye el porcentaje de hombres y mujeres asistentes.

15.2. Se considera que se presta atención a la perspectiva de género en su fase inicial de diagnóstico, en el que se identifica una brecha de género en la tasa de motorización y empleo, especialmente fuera del núcleo central del

municipio de Córdoba. Pero se echa en falta una consecuente propuesta de medidas en este sentido

Respuesta 15.2. Las medidas integran de forma inherente dicha cuestión.

15.3. Así mismo, la transversalidad de la equidad de género implica que las actuaciones se diseñan siempre desde este enfoque, al igual que hay un esfuerzo en el plan por incorporar a las PMR o la lucha contra el cambio climático.

Respuesta 15.3. Se ha considerado en las medidas. Ver respuesta anterior y respuesta 13.2.

15.4. La perspectiva de las mujeres, quienes asumen muchas labores de cuidados, es de gran interés, al igual que la de la infancia y juventud, para el rediseño de itinerarios/frecuencias o la valoración de los impactos de algunas medidas.

Respuesta 15.4. Las medidas integran de forma inherente dicha cuestión.

15.5. Proponen ahondar en los procesos participativos con perspectiva de género:

- Sería de interés que participaran asociaciones de mujeres en la gobernanza del plan, siendo que una dimensión clave expresada en el PTMCO es la de género.
- Para conocer con mayor detalle su visión y sus peticiones acerca de este modo de transporte, sería deseable un proceso de participación específico, quizás en el marco del desarrollo de los nuevos mapas concesionales.

Respuesta 15.5. Se incluyen las asociaciones de mujeres en el marco del plan de seguimiento. No obstante, la propuesta de establecer un proceso

de participación específico en el marco del desarrollo de los nuevos mapas concesionales queda fuera del alcance del presente Plan.

15.6. Además de incluir la perspectiva de género en la planificación de los servicios, también es necesario conocer el rol de las mujeres en las infraestructuras de transporte, por lo que se propone:

- Analizar el empleo del sector de transporte por sexos y establecer políticas públicas de acuerdo a los resultados.
- Potenciar el papel de la mujer en las empresas y organismos de transporte, a todos los niveles.

Respuesta 15.6. Se considera fuera del alcance del Plan. No obstante, se está de acuerdo en la necesidad de establecer políticas públicas en equidad e igualdad, promovidas por la administración estatal.

5.3.8 Impacto en la sociedad andaluza

16. ¿Cree que la ejecución de la Estrategia podrá tener impacto(s) en su ámbito de influencia?

16.1. El escenario tendencial previsto en el plan prevé un impacto efectivo y muy positivo en varios aspectos:

- se descongestionarán las vías de acceso a la corona metropolitana y se mejorará la comunicación fuera de la corona y entre la corona metropolitana y el exterior. Mejorará también la conexión transversal fuera de la corona metropolitana.
- Mejorará las condiciones funcionalidad, accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad ambiental de la movilidad
- Conllevará mejoras sociales en términos de integración y cohesión comunitaria.

- Contribuirá a la mejora de la calidad de vida de las poblaciones residentes en la zona metropolitana y también de aquellas personas que visiten el territorio, al disponer de una mejor calidad del aire.

Sin embargo, aunque todas las personas expertas coinciden en que el plan puede tener un alto impacto, se resalta la importancia de contar con la ciudadanía:

- es importante transmitir a la población los efectos positivos en su salud, en el bienestar y de preservación de los valores ecológicos de la zona, dando valor a dicha conservación.
- Tal y como recoge el Plan “la opinión de la ciudadanía cuenta y debe ser recogida por sus gestores y gestoras” esto debe de hacerse a lo largo de la ejecución del Plan además de explicar las fases que se están llevando a cabo, de manera que se consiga que la ciudadanía participe activamente en la elaboración y desarrollo del Plan y de todas las políticas públicas que se establezcan.

Respuesta 16.1. En materia de participación, el Plan ha desarrollado jornadas participativas con grupos sectoriales (administración, asociaciones ciudadanas, sindicatos, etc.), en el proceso de tramitación ambiental (del documento Borrador y DIE) se han considerado observaciones de órganos gubernamentales, otras instituciones y colectivos sociales (como FACU, UCA, FAMP, Ecologistas en Acción, Cámara de Comercio, Universidad de Córdoba, Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores, etc.), se ha desarrollado una Comisión de Redacción del Plan respecto a la Versión Preliminar (participan todas las Consejerías de la Junta de Andalucía), un Comité de Expertos (actual consulta), y también sobre la Versión Preliminar, se lanza un proceso de participación pública y Trámite

de Audiencia, el cual alojará las observaciones correspondientes al Plan para la elaboración de la Versión Final.

17. Córdoba es un destino turístico relevante a nivel nacional e internacional, además de ser un nudo de comunicaciones para la distribución de viajeros y mercancías, lo que tiene repercusiones en la movilidad. ¿Considera que este elemento se ha analizado adecuadamente?

La mayoría de las personas consultadas cree que el plan analiza adecuadamente la influencia del turismo, el 50,0% considera que el análisis es en parte adecuado, y el 16,6% cree que es totalmente adecuado, frente a un tercio de respuesta que indican que no se ha considerado este factor lo suficiente.

El estudio del turismo se concentra en la ciudad de Córdoba. De la misma forma se ha considerado el transporte de mercancías, al contar esta ciudad con uno de los nodos logísticos más relevantes de Andalucía y con un relevante Centro de Transporte de Mercancías. Sin embargo, el Área metropolitana queda desdibujada en lo que respecta a estos elementos, por la centralidad de la capital

A este respecto se advierte:

- 17.1. El plan se centra especialmente en desplazamientos por motivos laborales o de acceso a servicios en la capital.

Respuesta 17.1. El Plan arroja soluciones a la movilidad de pasajeros para aquellos desplazamientos metropolitanos que, atendiendo a la macrocefalia de Córdoba, fundamentalmente se relacionan con la capital. No obstante, también se destaca que el Plan se centra especialmente en los desplazamientos por motivos laborales o de acceso a los servicios de la capital puesto que estos viajes se producen en las horas de mayor actividad,

congestión de tráfico (horas punta), y por tanto donde se generan el mayor volumen de problemas (asociados al uso del vehículo privado) de la movilidad metropolitana.

- 17.2. El turismo es un elemento fundamental a tener en cuenta ya que podría provocar el retraso en la ejecución de algunas etapas del plan

Respuesta 17.2. Indudablemente, el turismo es una actividad de relevancia del ámbito del Plan, aunque esta se concentra fundamentalmente en el interior del municipio de Córdoba, por lo que la planificación específica de sus necesidades debe desempeñarlas la administración local competente. No obstante, y con esta premisa, el análisis de movilidad propuesto por el Plan incluye al turista y no turista, entendiendo al turista como un usuario más de los servicios de transporte. En este sentido, la demanda turista metropolitana queda cubierta con las medidas del Plan, en función de la problemática y necesidades identificadas.

5.3.9 Comentarios adicionales

18. Es esencial que las acciones de educación y sensibilización a la ciudadanía se diseñen adecuadamente e impliquen todos los agentes de los municipios participantes del plan, que no queden solo en algo genérico. Se propone la celebración de mesas y reuniones explicativas, talleres específicos, participación de agentes sociales de los municipios en el seguimiento del plan, conexión con la educación formal y sus agentes, etc. También la administración deberá trasladar con convicción el plan cuando lo presente y explicitar su compromiso, que implica una valoración realista de los recursos para llevar a cabo el seguimiento y evaluación, no solo (que esencial) la ejecución de las medidas.

Respuesta 18. Se ha considerado. El sistema de seguimiento incluye realizar un Mesa de Participación con representantes de los ayuntamientos, agentes sociales u organizaciones sindicales, empresas de transporte, asociaciones vecinales, etc.

19. Desde el punto de vista de la participación ciudadana, puede resultar interesante crear Micro Áreas en las zona de más densidad de población. Estas Micro Áreas estarían compuestas por ciudadanía de esas zonas, interesada en la mejora de su vecindad (se podrían aprovechar, por ejemplo, las asociaciones vecinales) y facilitadores/as (personas empleadas para el desarrollo del plan) que animaran a la población a participar en la viabilidad del Transporte Público. Con ello se ayudaría a encontrar información que, posiblemente, sería difícil de extraer de las encuestas.

Respuesta 19. Se ha considerado.

20. Crucial tener recursos humanos en la Consorcio y económicos para el seguimiento de la implantación

Respuesta 20. Se ha considerado.

21. Muy interesante la propuesta que recoge, pág. 200, de reducción de tarifas durante escenarios de calor extremo.

Respuesta 21. De acuerdo.

22. Reaccionar con flexibilidad ante retrasos y contratiempos, tratando de minimizar las dependencias entre actuaciones.

Respuesta 22. Se ha considerado en la planificación de las acciones.

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

De manera complementaria al cuestionario anteriormente mencionado, se llevó a cabo un grupo focal el 20 de noviembre de 2023 del que se obtuvieron diferentes comentarios por bloque.

Según agrupa el IAAP, son los siguientes:

5.4.1 Metodología

Tabla 10: Conclusiones del grupo focal sobre la Metodología

SOBRE LA METODOLOGÍA DEL PLAN
<ul style="list-style-type: none"> • Por el peso de la ciudad de Córdoba en el área metropolitana, se destaca la importancia de estudiar las zonas de bajas emisiones, aparcamientos, etc. • También se considera que, desde el punto de vista del consorcio, hay limitaciones competenciales para actuar en el ámbito urbano, por lo que es necesario que el municipio de Córdoba apoye este Plan, de lo contrario, puede ser un obstáculo. • Se considera importante considerar todos los aspectos relacionados con la accesibilidad en el área metropolitana: la cobertura y el tiempo. Para el análisis de la movilidad, también se recomienda descomponer el análisis en dos ámbitos (movilidad dentro de los municipios y entre municipios), ya que estos son aspectos distintos con soluciones distintas. • La participación y la perspectiva de género aparecen como una fase, pero deberían ser enfoques transversales. • Se identifica una debilidad del plan que también esta presente en otros planes. Los datos utilizados son prepandemia. • Se considera apropiado incluir en los planes la distribución urbana de mercancías.

SOBRE LA METODOLOGÍA DEL PLAN

Destacado:

- En general se considera un documento bien estructurado y redactado, respaldado en un importante trabajo, por lo que no se observa ningún aspecto metodológico que lo invalide
- Se reconoce la limitación de competencias del plan metropolitano en el ámbito urbano, y en particular en la distribución urbana de mercancías, planificación de zonas de bajas emisiones, políticas de aparcamiento urbano, etc.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba” elaborado por el IAAP.

5.4.2 Impacto potencial

Tabla 11: Conclusiones del grupo focal sobre el Impacto Potencial

SOBRE EL IMPACTO POTENCIAL DEL PLAN

- Se reconoce que el plan no depende solo del Consorcio, ya que están implicados otros organismos. Esto hace que sea muy importante que haya un seguimiento activo, y que trate de adaptar el plan a los compromisos adquiridos.
- La propuesta seleccionada está muy centrada en la mejora del tren de cercanías, y por tanto, la actitud que tome ADIF para apoyar esa propuesta será muy relevante.
- Se recomienda profundizar en medidas dirigidas a desincentivar el uso del vehículo privado (disuasorias), medidas de educación y coordinación con otros organismos para que se incida en los hábitos de la población, medidas de vulnerabilidad ante el Cambio Climático, o medidas de movilidad a pie y en bicicleta, para los desplazamientos urbanos dentro de los municipios.

Destacado:

- Se proponen más medidas de coordinación con otros organismos y ciudadanía para que se use el transporte público, ya que la distribución de competencias y la respuesta de la población pueden alterar los resultados previstos

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba” elaborado por el IAAP.

5.4.3 Suficiencia de tiempo y medios

Tabla 12: Conclusiones del grupo focal sobre la suficiencia de tiempo y medios

SOBRE LA SUFICIENCIA DE TIEMPO Y MEDIOS DEL PLAN

- Se reconoce que ciertos aspectos del plan no se pueden definir en detalle, no obstante, se señalan varios puntos de mejora en cuanto a detalles de la dimensión temporal y presupuesto: secuencia de priorización, conexión entre programas y actuaciones, partidas económicas de las actuaciones, etc.
- Se destaca que el plan depende de recursos financieros que no están garantizados, y remarcan que la flexibilidad es un punto fundamental.
- Se recomienda desarrollar un estudio de viabilidad económica y social, y un plan de seguimiento.

Destacado:

- Se encuentra que la secuencia temporal, el detalle del presupuesto, la consideración de algunos riesgos concretos y los estudios de viabilidad económica y social pueden mejorar las posibilidades de financiación del plan

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba” elaborado por el IAAP.

5.4.4 Coherencia interna: medidas prioritarias

Tabla 13: Conclusiones del grupo focal sobre la coherencia interna

SOBRE LA COHERENCIA INTERNA

- Se identifican cuestiones prioritarias para el Plan: cuidar la gobernanza, aprovechamiento de las infraestructuras ferroviarias existentes, la mejora del transporte público y un mayor peso del transporte a demanda, las evaluaciones de impacto y económicas ex ante, crear

SOBRE LA COHERENCIA INTERNA

sinergias con la población, e incidir en la formación a la población y la formación profesional en materia de movilidad sostenible.

Destacado:

- La priorización de medidas debe consensarse con la ciudadanía y abordar el aprovechamiento de infraestructuras existentes, la mejora del transporte público y el transporte a demanda, así como las medidas de sensibilización a la ciudadanía

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba” elaborado por el IAAP.

5.4.5 Integralidad y relevancia: el papel del turismo

Tabla 14: Conclusiones del grupo focal sobre la integralidad y relevancia

SOBRE LA INTEGRALIDAD Y RELEVANCIA

- No hay consenso sobre la necesidad de considerar el turismo como un elemento específico que influye en la movilidad ni sobre la necesidad de establecer medidas específicas.
- Por una parte, se apunta a la necesidad de recabar y analizar más datos sobre el turismo en Córdoba, y por otro, personas expertas de zonas turísticas entienden que el tratamiento del turismo es adecuado en el Plan.

Destacado:

- No hay consenso entre los expertos sobre el tratamiento que ha de darse al turismo en los planes de transporte metropolitanos.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba” elaborado por el IAAP.

5.4.6 Observaciones finales

Tabla 15: Observaciones finales

OBSEVACIONES FINALES

- Importancia de la participación ciudadana.

OBSEVACIONES FINALES

- La gobernanza también es un factor determinante para mantener vivo el plan.
- Necesidad de garantizar el seguimiento, dotándolo de un presupuesto.
- En cualquier caso, se debe asegurar la financiación para que la ejecución de las medidas propuestas en el Plan pueda garantizarse.
- Finalmente, se recomienda trabajar en el teoría de cambio para abordar los compromisos del Plan.

Destacado:

- Este apartado recoge los últimos matices que señalan las personas expertas que son determinantes a la hora de determinar el éxito del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba” elaborado por el IAAP.



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DEL ÁREA DE CÓRDOBA