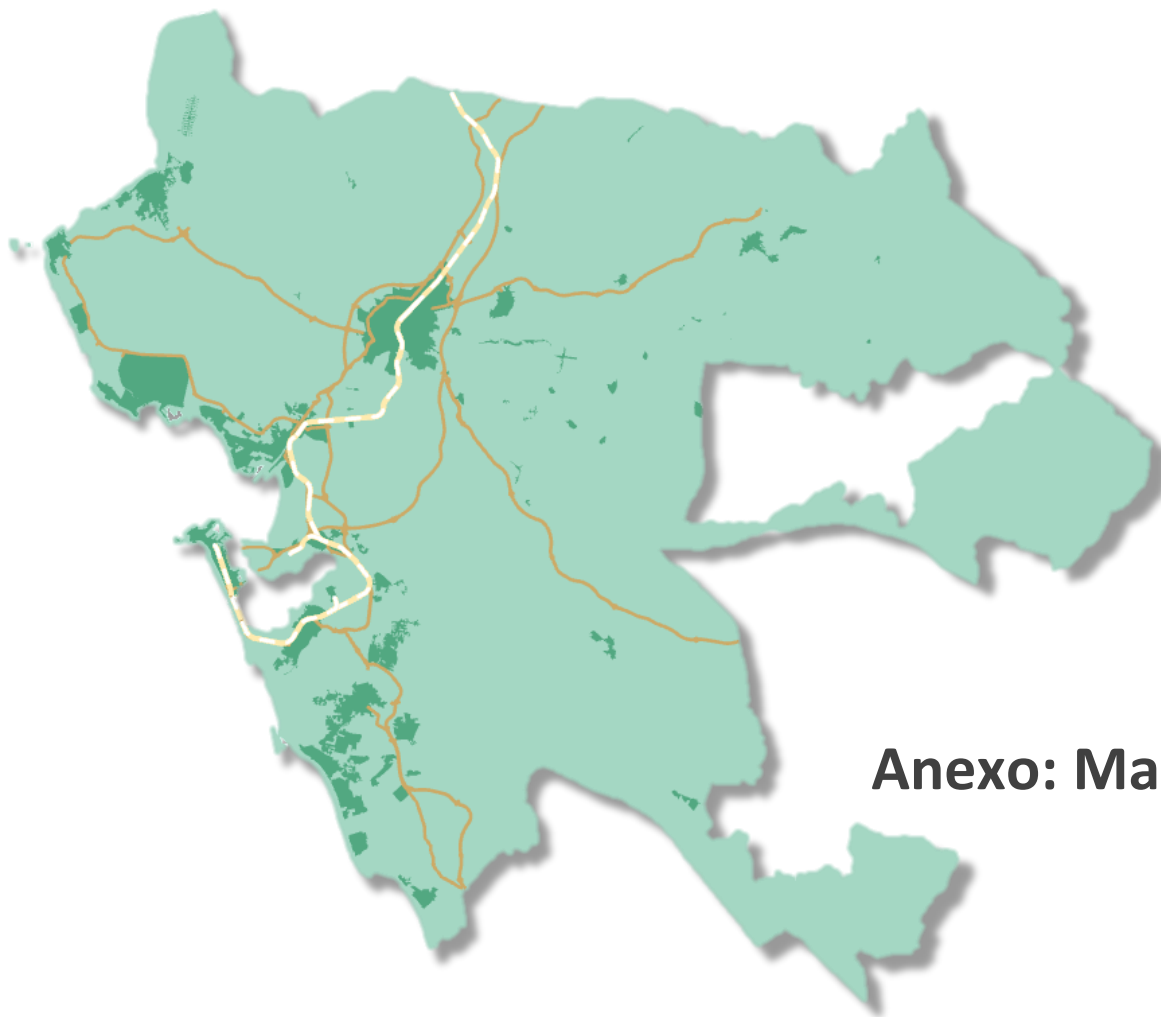


Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz

Plan de Movilidad Sostenible



Anexo: Marco Jurídico y Estratégico

Abril 2024



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTES
DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

Índice:

1. MARCO JURÍDICO	3
1.1. MARCO NORMATIVO DEL PLAN	3
1.2. MARCO NORMATIVO AMBIENTAL	8
1.1.1 <i>Normativa internacional</i>	8
1.1.2 <i>Normativa nacional</i>	8
1.1.3 <i>Normativa autonómica</i>	10
2. MARCO ESTRATÉGICO	12
2.1. NIVEL EUROPEO	13
2.2. NIVEL NACIONAL	14
2.3. NIVEL REGIONAL	15
2.4. NIVEL LOCAL	23

Índice de tablas:

Tabla 1: Planes de interés para la redacción del PTMBC	23
--	----

Índice de figuras:

Figura 1: Marco Estratégico en materia de movilidad sostenible.....	12
---	----



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

1. Marco jurídico

1.1. Marco normativo del Plan

Las competencias en materia de red viaria, transporte de mercancías y viajeros que transcurran dentro del territorio andaluz son asumidas por la Comunidad en virtud del Estatuto de Autonomía de Andalucía (**Ley Orgánica 2/2007 de 19 de marzo**). Estas competencias se han materializado en el siguiente marco normativo:

- Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad en Andalucía 2030 (PITMA 2030).
- La Ley 2/2003 del Parlamento Andaluz de Ordenación del Transporte Urbano y Metropolitano de Andalucía, que supuso la creación del instrumento “Plan de Transporte Metropolitano”.
- Decreto 119/2014, de 29 de julio, por el que se aprueba la formulación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.
- La Orden de 3 de febrero de 2023, por la que se aprueba el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa.
- La Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA), tiene una repercusión directa sobre las relaciones y actividades que se desarrollan en el territorio, y tal como ya recogía el Acuerdo por el que se aprobó su formulación (BOJA nº32, de 14 de febrero de 2013).

Evidentemente es también parte del marco normativo aplicable al Plan el **Acuerdo de 22 de enero de 2013**, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del “Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible”. En el apartado octavo de dicho Acuerdo, relativo al procedimiento de elaboración y aprobación, subapartado 5, establece: “La aprobación definitiva del Plan se realizará mediante Decreto del Consejo de Gobierno a propuesta de la persona titular de la Consejería de Fomento y Vivienda, oídas las Corporaciones Locales interesadas y previo informe del Consejo de Transportes de Andalucía”.

Por otro lado, Andalucía ha instrumentalizado a los Consorcios de Transporte como la fórmula de coordinación administrativa del transporte público colectivo. Se trata de una figura ya recogida en el ordenamiento jurídico pero que es, a partir de la **Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía** (LOTUMVA), cuando se consolida como modelo a seguir en Andalucía para llevar a cabo la ordenación, coordinación y, en su caso, gestión de los transportes en los ámbitos metropolitanos. Por ello, el Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz es un plan estratégico que se origina según lo previsto en **la Ley 2/2003 del Parlamento Andaluz**.

La LOTUMVA opta por un modelo consorcial respetuoso, por su configuración y funcionalidad con la autonomía local, puesto que el legislador es consciente de la complejidad de la organización del transporte metropolitano en la que convergen competencias estatales, autonómicas y locales. Esta Ley cuenta con cincuenta artículos, cinco disposiciones adicionales, cinco transitorias, una disposición derogatoria y dos finales. Los artículos están divididos en siete títulos:

- El título preliminar que, además del objeto y ámbito de aplicación, establece como finalidad de la Ley la promoción del transporte público en el marco de la sostenibilidad, indicando el reparto de competencias entre los municipios y la Comunidad Autónoma.
- El título I define y establece el régimen jurídico del transporte urbano y del transporte metropolitano.
- El título II introduce la regulación del transporte de viajeros en vehículos de turismo.
- El título III desarrolla instrumentos de ordenación y coordinación en esta materia.
- El título IV se dedica a las entidades de transporte metropolitano. Por un lado, los Consorcios de Transporte Metropolitano y, por el otro, la Agencia de Obra Pública de Andalucía.
- El título V hace referencia a la financiación de los transportes públicos urbanos y metropolitanos de viajeros.
- El título VI cierra la Ley estableciendo el régimen de inspección y sanción.

Además, esta Ley supuso la regulación de los transportes urbanos en Andalucía, una materia que había quedado sin regulación legal como consecuencia de la Sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996, de 27 de junio. Dicha Sentencia, que es consecuencia de un recurso de inconstitucionalidad interpuesto por la Generalidad y el Parlamento de Cataluña, declaró inconstitucionales los artículos de la LOTT referentes al transporte urbano al determinar la falta de legitimación del Estado para su regulación y considerar autonómica la competencia para legislar sobre la materia.

Por tanto, Andalucía, que asumió la competencia exclusiva del transporte de viajeros por carretera que transcurría íntegramente por su territorio (**art. 64.1. 3º Estatuto de Autonomía de Andalucía**), pasó a regular con la LOTUMVA una materia que carecía de regulación en ese momento.

El instrumento empleado para llevar a cabo la ordenación y coordinación de los transportes en el interior del ámbito metropolitano es este Plan de Transporte Metropolitano (PTM). Se trata de un documento o conjunto de documentos a través de los cuales se define el sistema de transporte en el ámbito metropolitano y se realizan las previsiones necesarias para su gestión y financiación (**art. 19 LOTUMVA**). Estos Planes tienen vigencia indefinida y además son públicos y obligatorios (**art. 22.1 LOTUMVA**). Conforme **al artículo 20 de la LOTUMVA:**

“El Plan de Transporte Metropolitano tendrá, al menos, el siguiente contenido:

- *Delimitación y justificación de su ámbito.*
- *Análisis y diagnóstico de la demanda y oferta de transporte.*
- *Objetivos, criterios y modelo de movilidad en el ámbito metropolitano.*
- *Directrices de ordenación y coordinación de los servicios, infraestructuras, tráfico e instalaciones de transporte dentro de su ámbito.*
- *Determinaciones de ordenación y coordinación.*
- *Marco tarifario de los servicios de interés metropolitano.*
- *Justificación de la adecuación al POTA y a los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que le puedan afectar.*
- *Supuestos de revisión del Plan y determinación de modificaciones.*
- *Las determinaciones exigidas reglamentariamente.”*

Además, también es destacable en este marco jurídico la **Declaración de Interés Metropolitano** que establece qué servicios, infraestructuras e instalaciones de transporte están consideradas con interés metropolitano. Los principales puntos que destacar de la Declaración son:

- **Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía**, que establece que *“pueden tener la consideración de interés metropolitano las instalaciones intermodales de transporte, en la medida en que sirvan a los servicios de interés metropolitano, aunque físicamente no se extiendan más allá de un término municipal.*

No se trata de extender la calificación de interés metropolitano a todas las infraestructuras existentes en un ámbito metropolitano, sino de incidir únicamente en aquellas que juegan un papel significativo en el sistema de transporte metropolitano, y en la medida en que jueguen dicho papel.”

- En esa línea, **el Artículo 12.3 de dicha Ley** indica que *“Serán de interés metropolitano los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones de transporte público de viajeros declarados como tales con arreglo a lo previsto en el artículo 13 de la presente Ley”.*
- Por menciones, **el Artículo 13 de dicha Ley** indica que *“Podrán declararse, total o parcialmente, de interés metropolitano los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones necesarios para la constitución y gestión del sistema de transporte metropolitano, cuando resulten imprescindibles para la prestación coordinada de los servicios, la*

obtención de economías de escala, o la aplicación de un sistema tarifario integrado”.

Finalmente, el **Anteproyecto de Ley Andaluza de Movilidad Sostenible**, impulsado desde la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Junta de Andalucía con el fin de servir como eje central en el que giren las políticas públicas en materia de movilidad sostenible, que en el momento de redacción del presente PTMBC se encuentra en fase de información pública, recoge los principios y objetivos de las Administraciones Públicas Andaluzas en materia de Movilidad Sostenible. Incluye los contenidos de un Plan de Transporte Metropolitano, los cuales han guiado la redacción de la presente edición del Plan.

En cualquier caso, se remarca que otros instrumentos de planificación como el Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020 o el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2020) no están vigentes a la fecha de redacción del presente Plan, no obstante, sus principales determinaciones se han tenido en consideración para la redacción del PTM, por el carácter estratégico de los mismos.

En materia de Medio Ambiente, el Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz se encuentra regido por la **Ley 7/2007 de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental**, para la evaluación pertinente de planes y programas, la **Ley 2/2007, de 27 de marzo, de fomento de las energías renovables y del ahorro y eficiencia energética de Andalucía**, y 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**.



- La **Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental**, tiene como objeto “establecer un marco normativo adecuado para el desarrollo de la política ambiental de la Comunidad Autónoma de Andalucía, a través de los instrumentos que garanticen la incorporación de criterios de sostenibilidad en la toma de decisiones sobre planes, programas y proyectos, la prevención de los impactos ambientales concretos que puedan generar y el establecimiento de mecanismos eficaces de corrección o compensación de sus efectos adversos, para alcanzar un elevado nivel de protección del medio ambiente”.
- La **Ley 2/2007, de 27 de marzo, de fomento de las energías renovables y del ahorro y eficiencia energética de Andalucía**, “tiene como objeto fomentar el uso de las energías renovables, promover el ahorro y la eficiencia energética, desde su producción hasta su consumo, así como ordenar la utilización racional de los recursos energéticos en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, bajo el principio de solidaridad colectiva en el uso de la energía. La ordenación de las energías renovables comprende las fuentes naturales de las mismas, las áreas de captación, los instrumentos técnicos aplicados y las energías obtenidas.
Esta Ley tiene como finalidad última conseguir un sistema energético sostenible de calidad. Las disposiciones de esta Ley están también dirigidas, en el marco de la planificación energética de la Junta de Andalucía, al cumplimiento de los planes, programas y normativa de la Unión Europea y de España en materia de ahorro y eficiencia energética y de fomento de las energías renovables, así como a la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero en territorio andaluz en consonancia con los compromisos adquiridos por el Estado Español con su adhesión al Protocolo de Kyoto”.
- 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**, tiene como finalidad la lucha frente al cambio climático y hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, y a tales efectos su objeto es:
 - Establecer los objetivos y medidas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero e incrementar la capacidad de los sumideros de CO2, todo ello teniendo en cuenta los objetivos que al respecto marquen la Unión Europea y el Gobierno de España, para llevar a cabo una transformación ordenada de nuestra economía hacia una economía baja en carbono y resiliente al clima.
 - Reducir el riesgo de los impactos del cambio climático, minimizando sus efectos.
 - Definir, en el ámbito de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía, el marco normativo para la incorporación de la lucha contra el cambio climático en las principales políticas públicas afectadas, de acuerdo con los conocimientos técnicos y científicos disponibles.
 - Impulsar la transición energética justa hacia un futuro modelo social, económico y ambiental en el que el consumo de combustibles fósiles tienda a ser nulo, basada en la promoción de un sistema energético andaluz descentralizado, democrático y sostenible cuya energía provenga de fuentes de energía renovables y preferentemente de proximidad.
 - Reducir la vulnerabilidad de la sociedad andaluza ante los impactos adversos del cambio climático, así como crear los instrumentos necesarios que ayuden a reforzar las capacidades públicas de respuesta a estos impactos.

- La adaptación de los sectores productivos e incorporar el análisis de la resiliencia a los efectos adversos del cambio climático en la planificación del territorio, los sectores y actividades, las infraestructuras y las edificaciones.
- Fomentar la educación, investigación, el desarrollo y la innovación en materia de adaptación y mitigación del cambio climático.
- Promover la participación ciudadana y la información pública de la sociedad andaluza en la elaboración y evaluación de las políticas contenidas en la presente ley.
- Fijar los objetivos de reducción de emisiones difusas en Andalucía.
- El fomento y la difusión del mejor conocimiento técnico-científico en materia climática y la incorporación de las externalidades en los procesos de análisis coste-beneficio.

En cualquier caso, el marco jurídico reglado para la comunidad andaluza está íntegramente coordinado con los respectivos instrumentos jurídicos aprobados en la escala nacional (la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética (LCCTE)**, publicada en el BOE núm. 121, de 21 de mayo de 2021) y en la escala europea (**Ley Europea del Clima**).

- El 21 de mayo se publicó en el BOE la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética (Ley 7/2021)** cuya entrada en vigor tuvo lugar el 22 de mayo. De acuerdo con su artículo 1, la Ley 7/2021 tiene por objeto asegurar el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París, adoptado el 12 de diciembre de 2015, firmado por España el 22 de abril de 2016. Así, tal y como se prevé en la Exposición de Motivos, esta Ley pretende asegurar la consecución del objetivo de neutralidad de las emisiones de gases de efecto invernadero en España antes del año 2050 y un sistema

energético eficiente y renovable, facilitando una transición justa y garantizando la coherencia con los objetivos en los ámbitos de actuación pública y privada. En el texto de la Ley se dictan unas obligaciones claras en materia de objetivos de reducción de emisiones para el 2030, reducción del consumo energético y participación de las renovables.

- Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en, al menos, un 23% respecto a las de 1990.
 - Alcanzar una penetración de energías de origen renovable en el consumo de energía final de, al menos, un 42% (frente al cerca del 20% actual).
 - Alcanzar un sistema eléctrico con, al menos, un 74% de generación a partir de energías de origen renovable (frente al 40% de este momento).
- **La Ley Europea del Clima**, aprobada en junio de 2021, establece y define el objetivo de neutralidad climática en la UE a 2050 y proporciona un marco para avanzar en los esfuerzos de adaptación a los impactos del cambio climático, por el cual, todos los Estados miembros deben poner en marcha estrategias y planes de adaptación. Además, establece un objetivo vinculante para la Unión de reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero (las emisiones una vez deducidas las absorciones) en, al menos, un 55 % en 2030 con respecto a los niveles de 1990. Con el fin de garantizar que se tomen medidas suficientes para reducir y evitar las emisiones de aquí a 2030, la Ley del Clima introduce un límite de 225 millones de toneladas de CO2 equivalente a la contribución de las absorciones a dicho objetivo. También establece que el próximo objetivo de reducción de emisiones de la UE será para el año 2040.

1.2. Marco normativo ambiental

1.1.1 Normativa internacional

- Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres.
- Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres.
- Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.
- Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.
- Directiva 2007/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2007, relativa a la evaluación y gestión de los riesgos de inundación.
- Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.
- Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.
- Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.
- Normativas europeas sobre emisiones de vehículos (normas euro): Directiva 98/69/CE y Reglamento nº715/2007 (turismos), Directiva

93/59/EC, Directiva 98/69/EC y Reglamento nº715/2007 (furgoneta), Directiva 91/542/CEE, Directiva 99/96/CE, Directiva 2005/55/CE y Reglamento nº595/2009 (camión), etc.

- Normativas europeas sobre emisiones de compuestos orgánicos volátiles relativas al almacenamiento, distribución y repostaje de gasolina. Directiva 2009/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009 relativa a la recuperación de vapores de gasolina de la fase II durante el repostaje de los vehículos de motor en las estaciones de servicio

1.1.2 Normativa nacional

En relación a la **tramitación ambiental de planes y la evaluación ambiental:**

- Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental.
- Ley 9/2018, de 5 de diciembre, por la que se modifica la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, la Ley 21/2015, de 20 de julio, por la que se modifica la Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes y la Ley 1/2005, de 9 de marzo, por la que se regula el régimen del comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero.
- Ley 6/2010, de 24 de marzo, de modificación del texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental de proyectos, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero.

En relación con los **Espacios Protegidos, flora y fauna:**

- Ley 42/2007, 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

- Ley 33/2015, de 21 de septiembre, por la que se modifica la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.
- Real Decreto 556/2011, para el desarrollo del Inventario Español del Patrimonio Natural y la Biodiversidad.
- Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero por el que se desarrolla el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas.
- Real Decreto 630/2013, de 2 de agosto, por el que se regula el Catálogo español de especies exóticas invasoras.
- Real Decreto 1432/2008, de 29 de agosto, por el que se establecen medidas para la protección de la avifauna contra la colisión y la electrocución en líneas eléctricas de alta tensión.

En relación a los **residuos y a la contaminación:**

- Real Decreto Legislativo 105/2008, de 1 de febrero, por el que se regula la producción y gestión de los residuos de la construcción y demolición.
- Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- Real Decreto 833/1988, de 20 de julio, por el que se aprueba el reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos.
- Real Decreto 952/1997, de 20 de junio, por el que se modifica el Reglamento para la ejecución de la Ley 20/1986, de 14 de mayo, Básica de Residuos Tóxicos y Peligrosos, aprobado mediante Real Decreto 833/1988, de 20 de julio.

- Orden MAM/304/2002, de 8 de febrero, por la que se publican las operaciones de valorización y eliminación de residuos y la lista europea de residuos.
- Real Decreto Legislativo 1/2016, de 16 de diciembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de prevención y control integrados de la contaminación.
- Ley 5/2013, de 11 de junio, por la que se modifican la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación y la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.
- Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados
- Orden PRA/1080/2017, de 2 de noviembre, por la que se modifica el anexo I del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero, por el que se establece la relación de actividades potencialmente contaminantes del suelo y los criterios y estándares para la declaración de suelos contaminados.

En relación con el **ruido:**

- Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

En relación con las **emisiones atmosféricas y la calidad del aire:**



- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.
- Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.
- Real Decreto 100/2011, de 28 de enero, por el que se actualiza el catálogo de actividades potencialmente contaminadoras de la atmósfera y se establecen las disposiciones básicas para su aplicación.
- Real Decreto 815/2013, de 18 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de emisiones industriales y de desarrollo de la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación.

En relación con el **agua**:

- Real Decreto 1620/2007 de 7 de diciembre, por el que se establece el régimen jurídico de la reutilización de aguas depuradas.
- Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
- Ley 9/2010, de 30 de julio de Aguas para Andalucía.
- Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
- Real Decreto 606/2003, de 20 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 849/1986, por el que se aprueba el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.
- Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

- Real Decreto 903/2010, de 9 de julio, de evaluación y gestión de riesgos de inundación.

En relación con **otros aspectos ambientales**:

- Ley 43/2003, de 21 de noviembre, de Montes.
- Decreto 485/62, de 22 de febrero, de desarrollo reglamentario de la ley de montes.
- Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias.
- Ley 16/1985, de 25 junio, del Patrimonio Histórico Español.
- Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, de desarrollo parcial de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español.
- Real Decreto 1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07.

1.1.3 Normativa autonómica

En relación con el **transporte**:

- La Ley 2/2003 del Parlamento Andaluz de Ordenación del Transporte Urbano y Metropolitano de Andalucía, que supuso la creación del instrumento “Plan de Transporte Metropolitano”.
- Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad en Andalucía 2030 (PITMA 2030).
- Orden de 3 de febrero de 2023, por la que se aprueba el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa.

- Decreto 119/2014, de 29 de julio, por el que se aprueba la formulación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.
- La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.
- Acuerdo de 22 de enero de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible

En relación a la **evaluación ambiental**:

- Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y su modificación por el Decreto-ley 3/2015, de 3 de marzo.

En relación con los **Espacios Protegidos, flora y fauna**:

- Ley 2/1989, de 18 de julio, por la que se aprueba el inventario de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía y se establecen medidas adicionales para su protección.
- Ley 8/2003, de 28 de octubre, de la flora y la fauna silvestres.
- Decreto 23/2012, de 14 de febrero, por el que se regula la conservación y el uso sostenible de la flora y la fauna silvestres y sus hábitats.
- Decreto 493/2012, de 25 de septiembre, por el que se declaran
- determinados lugares de importancia comunitaria como Zonas Especiales de Conservación de la Red Ecológica Europea Natura 2000 en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

En relación con el **ruido**:

- Decreto 6/2012, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Protección contra la Contaminación Acústica en Andalucía.

En relación con las **emisiones atmosféricas y la calidad del aire**:

- Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía.
- Decreto 239/2011, de 12 de julio, por el que se regula la calidad del medio ambiente atmosférico y se crea el Registro de Sistemas de Evaluación de la Calidad del Aire en Andalucía

En relación con **otros aspectos ambientales**:

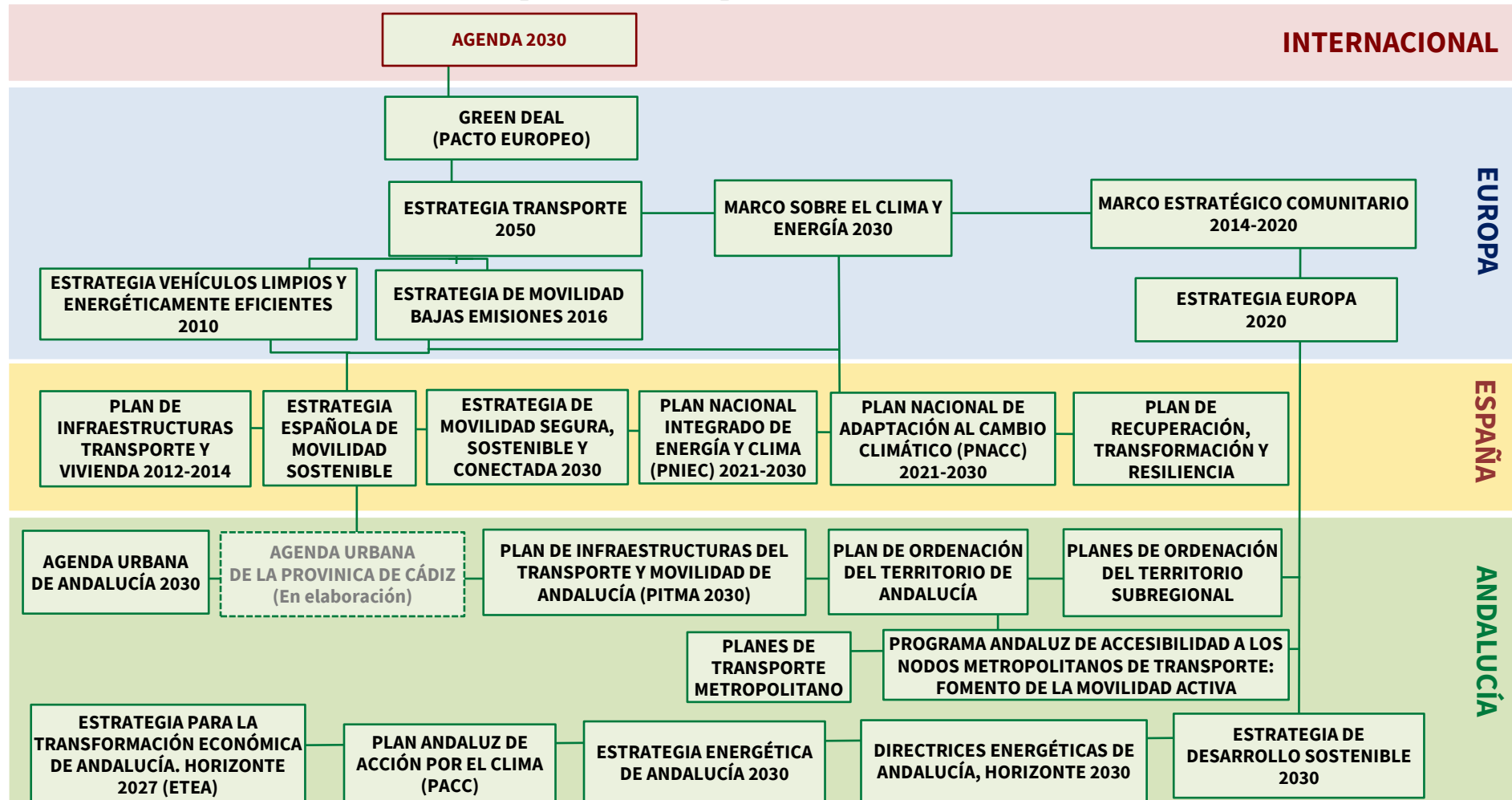
- Decreto 155/1998, de 25 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de Vías Pecuarias de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.
- Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Resolución de 14 de febrero de 2007, de la Dirección General de Urbanismo, por la que se dispone la publicación del Plan Especial de Protección del Medio Físico y Catálogo de Espacios y Bienes Protegidos de la provincia de Cádiz.
- Decreto 73/2012, de 22 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Residuos de Andalucía.
- Decreto 470/1994, de 20 de diciembre de prevención de incendios forestales.
- Decreto 15/2011, de 1 de febrero, por el que se establece el régimen general de planificación de los usos y actividades en los parques naturales y se aprueban medidas de agilización de procedimientos administrativos.



2. Marco estratégico

El entorno del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz contempla el siguiente marco estratégico en materia de movilidad sostenible:

Figura 1: Marco Estratégico en materia de movilidad sostenible.



Fuente: Elaboración propia.

2.1. Nivel europeo

A nivel europeo, y bajo el paraguas de la Ley de referencia en materia de cambio climático (**Ley Europea del Clima**), la Comisión Europea adoptó un conjunto de propuestas para hacer que las políticas climáticas, energéticas, de transporte y fiscales de la UE sean aptas para **reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % para 2030, en comparación con los niveles de 1990.**

Aprobado en diciembre de 2019, el **Pacto Verde Europeo** fija el marco estratégico comunitario de referencia, al que se incorporan un paquete de medidas orientadas a lograr una neutralidad climática en 2050, con una hoja de ruta inicial que recoge un plan integral para elevar el objetivo climático de la Unión Europea para 2030 al 50%, como mínimo. De hecho, el en diciembre de 2020 el Consejo Europeo elevó el objetivo aún más, al ya citado 55% de reducción de GEI desde 1990, y así se refleja en la legislación europea del clima¹.

De este modo, la Unión Europea ha desarrollado una hoja de ruta para lograr una transición energética, con mayor participación de energías renovables y establecido en un mercado de la energía interconectado e integrado. Para

alcanzar el nuevo modelo energético, la UE ha determinado marcos estratégicos, sucesivamente, en tres horizontes temporales:

- En el corto plazo, mediante el Paquete de medidas sobre Clima y Energía hasta 2020.
- En el medio plazo, mediante el Marco sobre Clima y Energía 2030
- En el largo plazo, mediante la Estrategia a largo plazo para 2050.

De los tres anteriores, se destaca que el **Marco sobre Clima y Energía 2030** por compartir horizonte temporal de acción con el Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. De las medidas incluidas en el marco europeo a 2030, se encuentran:

- **Directiva 2018/410** para intensificar las reducciones de emisiones de forma eficaz en relación con los costes y facilitar las inversiones en tecnologías hipocarbónicas: Objetivo vinculante de al menos el 40% de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (en relación con los niveles de 1990).
- **Directiva 2018/2001** relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables: Objetivo vinculante de: al menos un 32% de aporte de energías renovables en el consumo final bruto y 14% mínimo de renovables en el transporte

¹ Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y Consejo de 30 de junio de 2021 por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n. 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima»).

- **Directiva 2018/2002** por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética: Objetivo no vinculante de reducción de la demanda de energía primaria respecto a la tendencial de al menos un 32,5%.

Así mismo, en diciembre de 2021 la Comisión Europea aprobó un paquete de propuestas - Efficient & Green Mobility - para apoyar una transición hacia una movilidad más limpia, ecológica e inteligente en el ámbito de la Unión Europea, en consonancia con los objetivos del Pacto Verde Europeo.

2.2. Nivel nacional

Coordinadamente con el marco europeo, se destacan varios de los documentos clave de la escala nacional, de tal forma que se fije el camino hacia un nuevo modelo energético sostenible. En este sentido, se remarca la importancia de la **Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética**, publicada en el BOE núm. 121, de 21 de mayo de 2021, y en cuanto a la planificación, el **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030**, y el **Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) 2021-2030**. Los objetivos marcados para 2030 son la reducción de, al menos, el 23% de las emisiones de gases de efecto invernadero respecto 1990, con un aporte de, al menos, el 42% de renovables sobre el uso final de la

energía, una mejora de, al menos, el 39,5% de la eficiencia energética² y alcanzar un sistema eléctrico con, al menos, un 74% de generación a partir de energías de origen renovable.

Por otra parte, la **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**, aprobada por Consejo de Ministros el 10 de diciembre de 2021, establece la hoja de ruta que guiará las actuaciones del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) en materia de transportes y movilidad en los próximos diez años. Se desarrolla a través de 9 ejes estratégicos, que se componen de más de 40 líneas de actuación con más de 150 medidas concretas.

Los nueve ejes estratégicos desarrollados en la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 son los siguientes:

- *Eje 1: Movilidad para todos*
- *Eje 2: Nuevas políticas inversoras*
- *Eje 3: Movilidad segura*
- *Eje 4: Movilidad de bajas emisiones*
- *Eje 5: Movilidad inteligente*
- *Eje 6: Cadenas logísticas intermodales*
- *Eje 7: Conectando Europa y contados al mundo*
- *Eje 8: Aspectos sociales y laborales*

² Reducción del 39,5% de consumo de energía primaria respecto al tendencial previsto en 2007.

- *Eje 9: Evolución y transformación del MITMA*

La Estrategia se basa en la cooperación, coordinación e integración interadministrativa, y cuenta con el apoyo de un instrumento normativo, la **Ley de Movilidad Sostenible**, y un instrumento presupuestario, el **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**.

Por otra parte, también cabe destacar, a nivel nacional, el **Plan de Infraestructuras Transporte y Vivienda 2012-2024**, elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agencia Urbana, y compuesto por tres programas centrados en la regulación, control y supervisión; gestión y prestación de servicios y la actuación inversora. El Plan se trata de una herramienta de planificación a medio plazo, que abarca todas las áreas del departamento (transporte, infraestructura y vivienda) y se integran plenamente en las políticas económicas y sociales del Gobierno.

Así mismo, la **Estrategia Española de Movilidad Sostenible**, aprobada en 2009 por el Consejo de Ministros, se redacta para referencia nacional y con el fin de conseguir la integración de los principios y herramientas de coordinación que pretenden orientar y dar coherencia a las políticas sectoriales encaminadas a facilitar una movilidad sostenible y baja en carbono.

Finalmente, el **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR)**, de fecha de 16 de junio de 2021, se formula por el Gobierno de España como instrumento de financiación ante la irrupción de la COVID-19, con 4 ejes transversales a través de los que se distribuyen en España los fondos europeos: transición ecológica, transformación digital, cohesión social y territorial e igualdad de género. El PRTR se proyecta en 10 políticas de palanca de gran

capacidad de arrastre sobre la actividad y el empleo en la primera fase del Plan, con horizonte 2023, para impulsar la recuperación económica a corto plazo y apoyar un proceso de transformación que aumente la productividad y el crecimiento potencial de la economía española en el futuro.

Estas diez palancas recogen los 30 componentes que articulan los proyectos coherentes de inversiones y reformas para modernizar el país. Aunque la mayoría de ellos tienen carácter horizontal, para el conjunto de la economía, algunos están específicamente dirigidos a impulsar la modernización de sectores tructores, como el comercio, el turismo, el agroalimentario, la salud, la automoción o las propias Administraciones públicas.

2.3. Nivel regional

A nivel de comunidad autónoma, los planes y estrategias de importancia en el ámbito de actuación son los siguientes:

- **Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC 2021-2030)**. El marco estratégico de referencia en la comunidad andaluza se constituye a través de la Ley 2/2007, de 27 de marzo, de fomento de las energías renovables y del ahorro y eficiencia energética de Andalucía y 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, como ya se ha indicado anteriormente.

La finalidad de la Ley 8/2018, de 8 de octubre, se establece en la lucha contra el cambio climático y en la transición del modelo energético de Andalucía. En dicha ley se determina que el **Plan Andaluz de Acción por el Clima (PACC) 2030**, aprobado por Decreto 234/2021, de 13 de octubre,

se constituye como el instrumento general de planificación en Andalucía para la lucha contra el Cambio Climático. En dicho Plan se considera que el transporte y la movilidad son dos áreas estratégicas en materia de mitigación y adaptación al cambio climático, con los siguientes objetivos.

Objetivos en materia de mitigación y transición energética:

- *Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero difusas de Andalucía un 39 % en el año 2030 con respecto al año 2005.*
- *Reducir el consumo tendencial de energía primaria en el año 2030, como mínimo el 39,5 %, excluyendo los usos no energéticos.*
- *Aportar a partir de fuentes de energía renovable al menos el 42 % del consumo de energía final bruta en 2030.*

Objetivos en materia de adaptación:

- Reducir el riesgo de los impactos del cambio climático, minimizando sus efectos.

Objetivos en materia de comunicación y participación:

- *Apoyar el Programa de Mitigación de Emisiones y Transición Energética para conseguir cumplir los objetivos de reducir las emisiones de GEI y en materia energética.*
- *Apoyar el Programa de Adaptación para conseguir cumplir con el objetivo de reducir el riesgo de los impactos del cambio climático.*
- *Favorecer cambios de conducta en la sociedad necesarios para la mitigación del cambio climático, la adaptación a él, la reducción de sus efectos y la alerta temprana.*

Así mismo, es importante destacar que el artículo 34.3 de la Ley 8/2018 se establece que “La Consejería competente en materia energética, en

colaboración con el resto de Consejerías y las Administraciones locales, deberá impulsar y realizar los programas y actuaciones necesarios en materia de energías renovables y de ahorro y eficiencia energética para alcanzar los objetivos establecidos por la presente ley y la Ley 2/2007, de 27 de marzo”.

- **Directrices Energéticas de Andalucía, horizonte 2030:** También en referencia a la planificación energética, a través de sus distintos planes energéticos, Andalucía avanza en la transformación del sistema energético incrementando la eficiencia energética en la generación y uso de la energía, así como el crecimiento del aporte de las energías renovables en detrimento del uso de combustibles fósiles, planteando objetivos de descarbonización del consumo de energía ambiciosos pero necesarios.

El posicionamiento a medio y largo plazo de la Comunidad en materia de energía se recoge en las **Directrices Energéticas de Andalucía, horizonte 2030**, tomadas en conocimiento en enero de 2021 por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía. En dicho documento se identifican las distintas claves que debe proyectar el sistema energético andaluz a 2030.

- **Estrategia Energética de Andalucía 2030:** El 7 de junio de 2022, el Consejo de Gobierno ha aprobado la **Estrategia Energética de Andalucía 2030**, en la que se establecen los objetivos energéticos y materializa en acciones concretas las líneas estratégicas identificadas en las Directrices energéticas.



La Estrategia Energética de Andalucía 2030 impulsará la transición de la Comunidad Autónoma hacia un modelo energético neutro en carbono, más eficiente, que garantice el acceso a una energía segura y sostenible para todos y con impacto en la generación de empleo y la actividad económica. Se ha llevado a cabo mediante un proceso basado en la gobernanza, contando con la participación de la ciudadanía, los actores más representativos del sector y las administraciones.

Entre los objetivos recogidos y que afectan a la movilidad y al sector transporte, se incluyen los siguientes:

- **OBJETIVO 1 Avanzar en la descarbonización del consumo de energía.**
 - *Meta 1.1 Reducción de, al menos, el 50% de las emisiones de CO2 asociadas al consumo de energía respecto a 2005*
 - *Meta 1.2 Aporte a partir de fuentes de energía renovable de, al menos, el 42% del consumo final bruto de energía*
 - *Meta 1.3 Incremento de la generación de origen renovable hasta suponer, al menos, el 75% del mix eléctrico*
- **OBJETIVO 2 Reducir el consumo tendencial de energía**
 - *Meta 2.1 Reducción, como mínimo del 39,5%, del consumo tendencial de energía primaria, excluyendo los usos no energéticos*
- **OBJETIVO 3 Reducir la dependencia de los derivados de petróleo en el transporte**
 - *Meta 3.1 Reducción del consumo de derivados de petróleo en el transporte, como mínimo un 30% respecto a 2019*

Asimismo, entre las líneas estratégicas diseñadas para alcanzar los objetivos anteriores se incluyen las siguientes, que se desarrollarán a través de distintos programas actuaciones que van a incidir en el transporte y la movilidad:

- *LE3 Promover un sistema de transporte eficiente avanzando hacia la movilidad cero emisiones*
- *LE4 Involucrar a la ciudadanía en la transición energética mediante la comunicación y formación*
- *LE11 Apoyar la gestión energética y descarbonizada en entidades y servicios públicos*

- **Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad en Andalucía 2021-2030 (PITMA 2030):** En materia de planificación del transporte, el PITMA 2030, aprobado el 2 de noviembre de 2022, en Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, se constituye como el principal instrumento de referencia para el PTMBC, por fijar el marco de las políticas de la región en materia de infraestructuras y sistemas de transporte, considerando objetivos estratégicos para los diferentes modos de transporte relacionados con la movilidad sostenible que se deberá desempeñar en la comunidad Andaluza. El PITMA 2030, tras su aprobación, sustituye y actualiza al PISTA 2020, y se proyecta con un horizonte temporal coincidente con el presente PTM, el 2030.

El PITMA 2030 expone, para su desarrollo, 6 objetivos estratégicos y un total de 9 líneas estratégicas que se encuentran conformadas, a su vez, por programas que establecen medidas concretas, enfocadas a un sistema productivo andaluz sostenible.

Los objetivos estratégicos del PITMA 2030, coherentes con el marco europeo, nacional y autonómico de referencia del Plan, son los siguientes:



- *Mejorar las capacidades de investigación e innovación y la asimilación de tecnologías avanzadas en materia de movilidad e infraestructuras del transporte.*
- *Mejorar los servicios de movilidad que se prestan a los ciudadanos y a las empresas aprovechando las ventajas de la transformación digital de la sociedad.*
- *Promover medidas en el sistema de movilidad dirigidas a la eficiencia energética, la mitigación y adaptación ante el cambio climático y la mejora de la calidad del aire.*
- *Desarrollar una red de infraestructuras para el transporte de personas y mercancías que responda adecuadamente a la demanda de movilidad, y que sea sostenible, resiliente al cambio climático, inteligente, segura e intermodal, promoviendo además la accesibilidad universal.*
- *Avanzar en una movilidad regional sostenible.*
- *Promover la movilidad urbana y metropolitana multimodal sostenible.*
- **Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa:** También en materia de movilidad sostenible, la Orden de 3 de febrero de 2023, por la que se aprueba el **Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa**, dicta el marco estratégico de los modos no motorizados en la comunidad andaluza. El Programa, alineado con el PITMA 2030, surge de su Línea Estratégica 6. Movilidad sostenible y movilidad activa, dentro del Programa 3. Accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano. Vías ciclistas y movilidad peatonal, con el objetivo de *“incrementar la participación del transporte público, la intermodalidad, la competitividad*

y la participación de la movilidad activa en el reparto modal urbano, metropolitano e interurbano; mejorando los parámetros que determinan la sostenibilidad del transporte metropolitano”.

Cabe mencionar que, en Andalucía, la planificación del uso de la bicicleta y las redes ciclistas se concretaba a través del Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020 (PAB), pero tras haber superado su ámbito temporal, este ha perdido su vigencia, siendo sustituido por el Programa Andaluz de Accesibilidad a los Nodos Metropolitanos de Transporte para el Fomento de la Movilidad Activa.

- **Planes de Transporte Metropolitanos:** Los planes tratan de facilitar y posibilitar la movilidad sostenible en un ámbito metropolitano mediante actuaciones encaminadas a facilitar el acceso a los bienes, servicios y relaciones, de forma que se satisfacen las necesidades de desplazamientos de la sociedad actual y mercancías sin poner en riesgo a las generaciones futuras. De la misma manera que pretende facilitar el desarrollo equilibrado, coherente, armónico y de máxima conectividad de la movilidad en su ámbito.
- **Estrategia andaluza de desarrollo sostenible 2030:** Consiste en un instrumento de orientación estratégica que pretende conseguir la sostenibilidad ambiental, económica y social de las políticas de la Comunidad Autónoma y la colaboración andaluza en el alcance de los objetivos de desarrollo sostenible de Naciones Unidas recogidos en la Agenda 2030.
- **Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027 (ETEA).** Aprobada mediante Acuerdo de 10 de mayo de

2022, la ETEA se constituye como el principal instrumento estratégico de desarrollo regional de Andalucía.

- **Plan de ordenación del territorio de Andalucía (POTA):** El principal objetivo del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía es el de establecer una propuesta de Modelo Territorial para Andalucía, con la intención de determinar una estructura de organización y funcionamiento del territorio regional en su conjunto.

Dentro del modelo propuesto para la ordenación del territorio regional, el ámbito de estudio se encuentra enmarcado, en los municipios costeros, dentro del Dominio Territorial del Litoral del Océano Atlántico, mientras que los municipios más interiores pertenecen, en la mayor parte de su superficie, al Dominio Territorial del Valle del Guadalquivir.

Sobre estos Grandes Dominios Territoriales se superpone una red de Sistema de Ciudades que constituye un referente fundamental de la Ordenación del Territorio. Los núcleos de la zona de estudio se encuentran enmarcados en dos de los tres niveles de redes urbanas que explican las estructuras territoriales de Andalucía.

- Sistema Polinuclear de Centros Regionales
- Redes de Ciudades Medias

En este sentido, las áreas urbanas de Cádiz y Jerez de la Frontera se engloban dentro del primer nivel como Centros Regionales, los cuales responden a un modelo clásico de ciudad central dominante, que ha alcanzado un importante grado de complejidad, y que se encuentra en un ciclo del proceso metropolitano en el que la ciudad central empieza a

perder peso poblacional y económico relativo a favor de los municipios y núcleos de su primera o segunda Corona Metropolitana.

De hecho, y según el POTA, los municipios de la corona metropolitana (Sanlúcar de Barrameda, Chipiona, Rota, Conil de la Frontera, Medina Sidonia, Arcos de la Frontera) se encuentra catalogados dentro de la red de Ciudades Medias, mientras que el resto de los municipios (Cádiz, Chiclana de la Frontera, San Fernando, Puerto Real, El Puerto de Santa María, y Jerez de la Frontera) pertenecen al sistema Polinuclear de Centros Regionales.

Dentro de los objetivos del Plan para este nivel del Sistema de Ciudades se redactan los siguientes puntos:

- *“Realización de propuestas de redes de infraestructuras que sean capaces de sustentar los flujos materiales y de información entre cada uno de los Centros Regionales.*
- *Implantación de infraestructuras y servicios de transporte de escala metropolitana en el marco de los respectivos Planes de Transporte Metropolitano, valorando especialmente la promoción del transporte público y el avance hacia una movilidad sostenible, así como las dotaciones que refuercen el papel de Centros Regionales como principales nodos intermodales.”*
- **Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz:** Aprobado por el decreto 462/2004, de 27 de julio, este Plan pretende funcionar como instrumento de planificación territorial del área de la Bahía de Cádiz, cuyo ámbito de actuación comprende íntegramente los términos municipales



de Cádiz, Chiclana de la Frontera, El Puerto de Santa María, Puerto Real y San Fernando, de la provincia de Cádiz.

Tal y como se recoge en el POT de la Bahía de Cádiz, la potencialidad de ordenación territorial de la Bahía de Cádiz se sintetiza en cuatro dimensiones básicas.

- *La articulación del territorio: áreas urbanas, sistema de transportes y espacios libres conforman los elementos esenciales del modelo territorial propuesto*
 - *La ordenación y compatibilización de los usos y actividades del territorio*
 - *La protección y mejora de los recursos ambientales, culturales y paisajísticos*
 - *Infraestructuras básicas, energía y residuos sólidos*
- **Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Noroeste de Cádiz:** Mediante el decreto 95/2011, de 19 de abril, se aprueba el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Noroeste de Cádiz, y se crea su Comisión de Seguimiento (BOJA nº 97 de 19 de mayo de 2011).

Este Plan enmarca el conjunto de estrategias de promoción del ámbito comprendido entre la margen izquierda del río Guadalquivir, el litoral, y el corredor de transportes Sevilla-Bahía de Cádiz. El Plan engloba 4 términos municipales (Chipiona, Rota, Sanlúcar de Barrameda y Trebujena), de los cuales 3 pertenecen al ámbito de estudio del PTMBC.

Atendiendo al Art. 1 de la Normativa establecida en el *Título Preliminar* del Plan, los objetivos generales son los siguientes:

- *“Asegurar la integración territorial de la Costa Noroeste de la provincia de Cádiz en el sistema de ciudades de Andalucía, desarrollar sus potencialidades territoriales y contribuir a la cohesión territorial y social del ámbito del Plan*
- *Garantizar la coordinación de los contenidos del Plan con las determinaciones contenidas en el Plan de Ordenación del Territorio de la Bahía de Cádiz*
- *Establecer zonas que deben quedar preservadas del proceso de urbanización por sus valores o potencialidades ambientales, paisajísticas y culturales, o por estar sometidas a riesgos naturales o tecnológicos*
- *Identificar, en su caso, zonas de oportunidad para el desarrollo de usos y actividades económicas especializadas.*
- *Reforzar la articulación externa e interna del ámbito territorial del Área de la Costa Noroeste de la provincia de Cádiz, y la intermodalidad de los servicios de transportes, potenciando en especial el transporte público, en coherencia con el Plan Intermodal de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz cuya formulación fue acordada por Decreto 174/1995, de 11 de julio*
- *Establecer criterios que permitan dimensionar los crecimientos de las viviendas, equipamientos y dotaciones en coherencia con las necesidades previstas para el conjunto de ámbito territorial del Plan e identificar los suelos y las infraestructuras vinculadas al desarrollo de actividades productivas de alcance e incidencia supramunicipal*



- *Establecer una red de espacios libres de uso público integrada con las zonas urbanas, agrícolas y naturales y en el sistema de articulación territorial*
- *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.”*

En cualquier caso, “los objetivos del Plan se desarrollarán tomando como referencia las determinaciones contenidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía que afecten a este ámbito de ordenación, en especial las referidas al litoral y a los ámbitos y redes de ciudades medias”.

- **Plan de Ordenación del Territorio de La Janda:** Aprobado por el Decreto 358/2011, de 8 de noviembre, este plan de planificación territorial involucra a los municipios de Alcalá de los Gazules, Barbate, Benalup-Casas Viejas, Conil de la Frontera, Medina Sidonia, Paterna de Rivera y Vejer de la Frontera, de los cuales dos pertenecen al ámbito metropolitano del PTMBC.

Según define el documento principal de su Memoria de Ordenación, el Plan de Ordenación del Territorio de la Janda “*tiene como finalidad esencial, en el marco de los principios del desarrollo sostenible, contribuir a la configuración de un modelo de organización territorial que permita un crecimiento ordenado de las nuevas demandas garantizando la preservación de los recursos patrimoniales más valiosos del ámbito como la garantía no sólo de su conservación sino de su contribución al desarrollo del territorio.*”

A estos efectos, y de acuerdo con los objetivos generales que se establecen en el Decreto 90/2007, de 27 de marzo, por el que se acuerda la formulación del Plan, son objetivos específicos los siguientes:

- *Poner en valor los recursos territoriales de La Janda*
- *Contribuir a la conformación del espacio turístico*
- *Adaptar el sistema de asentamientos a las nuevas demandas y mantener las señas de identidad de los núcleos de población*
- *Impulsar el desarrollo de las actividades productivas, agrícolas, industriales y logísticas*
- *Potencial las infraestructuras para el desarrollo territorial”.*

- **Agenda Urbana de Andalucía 2030:** Aprobada por el acuerdo de 18 de septiembre de 2018, del Consejo de Gobierno, Andalucía se une a un movimiento internacional que busca el desarrollo urbano durante los próximos lustros. Este documento tiene dos misiones principales: aprovechar eficazmente las posibilidades de progreso y bienestar de la sociedad en las ciudades, tomar medidas para que los municipios estén preparados para desenvolverse con solvencia ante la complicación que puedan plantear los siguientes elementos: cambio climático, movilidad, desigualdad social y territorial, acceso a la vivienda, crisis económicas y financieras, desafección, presión sobre los recursos naturales, etc.
- **Agenda urbana de la provincia de Cádiz:** el Instituto de Empleo y Desarrollo Socioeconómico y Tecnológico (IEDT) de la Diputación de Cádiz está inmerso en el proceso de diseño de la **Agenda Urbana de la Provincia de Cádiz**. Para ello, y basándose en los 17 Objetivos de



Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030, se ha concretado un mapa de áreas funcionales de la provincia que se corresponden con territorios que comparten interdependencias económicas, sociales e incluso administrativas.

- De las 8 consideradas, el ámbito de actuación del PTMBC aplica a las áreas funcionales de Bahía de Cádiz, y parcialmente a la Costa Noroeste, Sierra de Cádiz 1, Janda Interior y Janda Litoral, las cuales serán las destinatarias de los futuros Planes de Acción Local inspirados en la Agenda Urbana Española



2.4. Nivel local

Los planes identificados a nivel municipal con incidencia sobre el presente Plan de Transporte por su territorio de actuación son los siguientes:

Tabla 1: Planes de interés para la redacción del PTMBC

Tipo	Documento	Fecha
Planeamiento municipal	PGOU. Cádiz	2010
	PGOU Sanlúcar de Barrameda	1997
	PAP Sanlúcar de Barrameda	2011
	NNSS Medina Sidonia	1995
	PAP Medina Sidonia	2009
	PGOU Chipiona	2005
	PGOU Rota	2009
	PGOU Conil de la Frontera	2004
	PGOU Jerez de la Frontera	2010
	PGOU Chiclana de la Frontera	2017
	PGOU El Puerto de Santa María	1992
	PAP El Puerto de Santa María	2008
	PGOU San Fernando	2011
	PGOU Puerto Real	2009
	PGOU Arcos de la Frontera	1994
	PAP Arcos de la Frontera	2010
Planes de movilidad Urbana Sostenible	PMUS Cádiz	2013
	PMUS de Chiclana	2013
	PMUS de Arcos de la Frontera	2009

Tipo	Documento	Fecha
	PMUS de Rota	2011
	PMUS de Chipiona	2012
	PMUS de Conil de la Frontera	2012
	PMUS de Medina Sidonia	2012
	PMUS de Puerto Real	2012
	PMUS de San Fernando	2008-2009
	PMUS de Sanlúcar de Barrameda	2019-2022
	PMUS de El Puerto de Santa María	2007-2009
	Plan de Movilidad y Accesibilidad Urbana de Jerez de la Frontera	2011

Fuente: Elaboración propia.

- **Planes Generales de Ordenación Urbanística:** Estos planes ejercen como herramienta para el establecimiento de la ordenación urbanística de la totalidad de un término municipal y organizan la gestión de su ejecución. Estas funciones dependerán de las características del municipio y los procesos de ocupación y utilización del suelo actual y previsible a medio plazo.
- **Planes de Movilidad Urbana Sostenible:** Estos planes se elaboran con el fin de definir la movilidad sostenible en su ámbito municipal, de manera que fomente los desplazamientos de personas y mercancías con el menor impacto ambiental y en salud posible.





UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTES
DE LA BAHÍA DE CÁDIZ