

Anexo II (b)

**PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL
ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.**

RELACIÓN DE DOCUMENTOS (Orden cronológico):

Nº de orden	Denominación del documento	Accesibilidad	Criterio o criterios que da lugar al carácter reservado ¹
1º	RESOLUCIÓN DEL TRÁMITE DE AUDIENCIA E INFORMACIÓN PÚBLICA	Accesible	
2º	INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO	Accesible	
3º	DECLARACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA	Accesible	
4º	INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE SALUD PÚBLICA Y ORDENACIÓN FARMACÉUTICA	Accesible	
5º	INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO	Accesible	
6º	INFORME DE LA DELEGACIÓN TERRITORIAL DE CULTURA EN MÁLAGA	Accesible	
7º	OBSERVACIONES DE LA UNIDAD DE IGUALDAD DE GÉNERO	Accesible	
8º	CERTIFICADO INFORME DEL CONSEJO DE TRANSPORTES DE ANDALUCÍA	Accesible	
9º	MEMORIA ECONÓMICA	Accesible	
10º	INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PLANIFICACIÓN, POLÍTICA ECONÓMICA Y FINANCIERA	Accesible	
11º	INFORME DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE PRESUPUESTOS	Accesible	
12º	RESUMEN DEL PROCESO Y VALORACIÓN DE ALEGACIONES	Accesible	
13º	INFORME DEL CONSEJO ANDALUZ DE GOBIERNOS LOCALES	Parcialmente accesible	2
14º	CERTIFICADO INFORME DEL CONSEJO ANDALUZ DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO	Accesible	
15º	CERTIFICADO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DEL CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA	Accesible	
16º	MEMORIA JUSTIFICATIVA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES	Accesible	

¹ Punto Quinto del Acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, Criterios:

1.- Intimidación de las personas, **2.-** Protección de datos de carácter personal, **3.-** Seguridad pública, **4.-** Funciones administrativas de vigilancia, inspección y control, **5.-** Secreto industrial y comercial, **6.-** Protección del interés general y de los derechos e intereses legítimos de terceros, **7.-** Otros.





17º	MEMORIA JUSTIFICATIVA COMPLEMENTARIA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES	Accesible	
-----	---	-----------	--

En virtud de lo establecido en el Acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se adoptan medidas para la transparencia del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, y dando cumplimiento a las Instrucciones de coordinación para asegurar la homogeneidad en el tratamiento de la información en cumplimiento de lo establecido en el citado Acuerdo, se emite la presente propuesta sobre la aplicación de los límites de acceso de los documentos que integran el expediente relativo al asunto indicado.

Mario Muñoz-Atanet Sánchez
EL VICECONSEJERO

FIRMADO POR	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ	04/10/2023	PÁGINA 2/2
VERIFICACIÓN	Pk2jmQFXZ8333ZQRUWXAR24W3SRZJD	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

3. Otras disposiciones

CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

Resolución de 29 de julio de 2021, de la Dirección General de Movilidad, por la que se somete a los trámites de audiencia e información pública el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible.

Mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno se aprobó la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, Plan de Movilidad Sostenible, como instrumento de ordenación y coordinación del sistema multimodal de transporte para su ámbito territorial.

Una vez concluida la redacción del documento preliminar del plan y en virtud de lo previsto en el apartado octavo del mencionado acuerdo,

R E S U E L V O

Primero. Someter al trámite de información pública.

- El Documento Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible.
- Los Anexos del Documento Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible.
- El Estudio Ambiental Estratégico.
- La Valoración de Impacto en la Salud.

Abriendo un plazo de 45 días contados a partir del día siguiente de la publicación de la presente resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, con la finalidad de que se formulen las alegaciones que se estimen pertinentes.

Segundo. Paralelamente, someter la citada documentación al trámite de audiencia abriendo a tales efectos un plazo de 45 días hábiles contados desde el día siguiente a la notificación del trámite, a las entidades y organizaciones interesadas.

Tercero. La documentación del plan quedará expuesta para su general conocimiento en las oficinas de la Consejería de Fomento, Infraestructuras, Movilidad y Ordenación del Territorio, calle Pablo Picasso, 6, en Sevilla, y en las sedes de la Subdelegación del Gobierno en Málaga, Paseo de Sancha, 64, en Málaga, y del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, Alameda Principal, 11, en Málaga. Igualmente, esta documentación se podrá descargar desde la página web de la Consejería de Fomento, Infraestructuras, y Ordenación del Territorio

<http://lajunta.es/3iehx>

desde el Portal web de la Junta de Andalucía

<http://www.juntadeandalucia.es/>

y desde el Portal de Transparencia de la Junta de Andalucía

<http://lajunta.es/3ienv>

Cuarto. Las alegaciones que se consideren oportunas deberán ir dirigidas a la Dirección General de Movilidad, Pablo Picasso, 6, código postal 41071, de Sevilla, y se presentarán, preferentemente, en el Registro Electrónico de la Junta de Andalucía, a través de la presentación electrónica general, disponible en el enlace <https://juntadeandalucia.es/servicios/ayuda/presentacion-electronica.html>

o bien en formato papel en los registros oficiales de las oficinas mencionadas en el párrafo anterior, en los lugares previstos en el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Sevilla, 29 de julio de 2021.- El Director General, Felipe Antonio Arias Palma.

00196852

INFORME DE INCIDENCIA EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

La Dirección General de Movilidad de esta Consejería remite el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, al objeto de que se emita informe de incidencia en la ordenación del territorio en el marco de lo establecido en el artículo 49 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía.

De conformidad con el artículo 5.2.d) del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo, en relación con el artículo 12 y la disposición transitoria tercera del Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, la competencia para informar los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio corresponde a la persona titular de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

Conforme con la propuesta de informe elaborada por el Servicio de Planificación Subregional del Litoral, que se adjunta, se informa favorablemente el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, con sujeción a las consideraciones expresadas en el citado informe.

LA DIRECTORA GENERAL
DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y URBANISMO

Fdo.: María del Carmen Compagni Morales



FIRMADO POR	MARIA DEL CARMEN COMPAGNI MORALES	13/07/2022	PÁGINA 1/1
VERIFICACIÓN	Pk2jmJNQm4MM83QWEEFVLKQ2PQE8GR	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

PROPUESTA INFORME DE INCIDENCIA EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE. Mayo 2022

1. ANTECEDENTES

Con fecha 1 de junio de 2022 tiene entrada en este órgano directivo escrito de la Dirección General de Movilidad mediante el que, conforme a los artículos 48 y 49 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, se solicita informe sobre la incidencia territorial del Plan de Transporte Metropolitana del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible. Mayo 2022.

El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó en su sesión de 22 de enero de 2013 (BOJA número 32, de 14 de febrero) formular el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible” (PTMAM). Concluida la redacción del Plan, fue sometido al trámite de información pública y audiencia mediante Resolución de 29 de julio de 2021 de la Dirección General de Movilidad.

2. OBJETO Y ALCANCE DEL INFORME

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga es un instrumento de planificación sectorial considerado, por su repercusión sobre las actividades y relaciones en el territorio, Plan con Incidencia en la Ordenación del Territorio a los efectos de lo previsto en el Capítulo III del Título III de la referida Ley 7/2021, debiendo someterse, tal y como determina el artículo 49.4 de la misma, a informe sobre la incidencia territorial de sus determinaciones por parte del órgano competente en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

En aplicación de lo establecido en el artículo 48.2 de la referida Ley 7/2021, los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio deben incluir los siguientes contenidos:

- La expresión territorial del análisis y diagnóstico del sector.*
- La especificación de los objetivos territoriales a conseguir de acuerdo con las necesidades sectoriales y las directrices establecidas por los planes de ordenación del territorio para la planificación sectorial*
- 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.*

En los artículos 55.1 y 56.1 de la referida Ley 7/2021 se establece el carácter vinculante del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) y de los Planes de Ordenación del Territorio de Ámbito Subregional para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio.

Conforme al artículo 12 del Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, modificado por el Decreto 440/2019, de 2 de abril, se atribuyen a la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo las competencias que en materia de Ordenación del Territorio corresponde ejercer a la Consejería.



FIRMADO POR	ROCIO LOPEZ CHACON	13/07/2022	PÁGINA 1/6
	LUIS JOSE CONTADOR MARTIN		
VERIFICACIÓN	Pk2jmL9854BW63M6DDN5SXQL68YJWJ	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



De acuerdo con ello y en virtud de la Disposición Transitoria Tercera del citado Decreto 107/2019, la competencia para la emisión del informe recae en la persona titular de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, de conformidad con el artículo 5.2.d) del Decreto 36/2014, de 20 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de Ordenación del Territorio y Urbanismo.

A efectos de la emisión del informe, la Dirección General de Movilidad remite el expediente completo del plan, que consta de:

- Documento Versión Final
- Anexo I: Previsiones Planes Vigentes
- Anexo II: Ámbito competencial
- Anexo III: Ámbito jurídico y estratégico
- Anexo IV: Jornada Participativa
- Anexo V: Benchmarking
- Anexo VI: Modelización
- Anexo VII: Análisis Coste-Beneficio
- Anexo VIII: Estudio Ambiental Estratégico
- Anexo IX: Valoración de Impacto en la Salud
- Anexo X: Multicriterio
- Anexo XI: Consultas realizadas

3. INCIDENCIA EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

3.1. Caracterización territorial.

El ámbito del PTMAM está constituido por los 16 municipios siguientes: Alhaurín el Grande, Alhaurín de la Torre, Álora, Almogía, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Coín, Colmenar, Fuengirola, Málaga, Mijas, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán.

De estos municipios, Fuengirola y Mijas forman parte del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental que se encuentra en redacción, Colmenar forma parte del POT Costa del Sol Oriental-Axarquía, y el resto de los municipios están integrados en el POT de la aglomeración urbana de Málaga.

3.2. Marco de referencia

Atendiendo a la planificación territorial vigente, el Plan de Transporte Metropolitano está afectado por los siguientes instrumentos de planificación derivados de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre:

- Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, aprobado mediante Decreto 206/2006, de 28 de noviembre (BOJA nº 250 de 29 de diciembre de 2006).
- Plan de Ordenación del Territorio de la Aglomeración Urbana de Málaga (POTAUM), aprobado mediante Decreto 308/2009, de 21 de julio (BOJA nº 142 de 23 de julio de 2009).
- Plan de Ordenación del Territorio de la Costa de Sol Oriental-Axarquía de la provincia de Málaga, aprobado mediante Decreto 146/2006, de 18 de julio (BOJA nº192 de 3 de octubre).

FIRMADO POR	ROCIO LOPEZ CHACON	13/07/2022	PÁGINA 2/6
	LUIS JOSE CONTADOR MARTIN		
VERIFICACIÓN	Pk2jmL9854BW63M6DDN5SXML68YJWJ	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



3.3. Valoración de la incidencia territorial

De conformidad con el artículo 48 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, los planes con incidencia en la ordenación del territorio deben incluir además de la expresión territorial del análisis y diagnóstico del sector, los objetivos territoriales a conseguir y la justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan de Ordenación del Territorio y con las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que les afecten.

Dado que el PTMAM incluye en su ámbito de estudio la totalidad de los municipios de la aglomeración urbana de Málaga es marco de referencia territorial de primer orden el correspondiente plan de ordenación del territorio de ámbito subregional, que en el artículo 40 de su normativa establece las directrices básicas para la redacción de un plan de transporte para el conjunto de la aglomeración. El ámbito se completa con los municipios de Fuengirola y Mijas, que participan de las sinergias urbanas del frente litoral de aglomeración urbana de Málaga, y al norte, con el municipio colindante de Colmenar, en el que confluyen varias carreteras provinciales y autonómicas

3.3.1 Análisis del contenido específico en materia de ordenación del territorio (art. 48 de la LISTA)

a) Expresión territorial del análisis y diagnóstico del sector

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

El PTMAM analiza el ámbito territorial teniendo en cuenta las relaciones de funcionalidad y movilidad de los municipios partiendo del estudio de las distintas variables que inciden en la planificación: demografía, actividad económica, sistema de infraestructuras y transportes, accidentalidad, movilidad, aspectos ambientales e impacto en la salud.

b) Objetivos territoriales.

Entre los os objetivos estratégicos del PTMAM desarrollados en el apartado 12 de la Versión Final del Plan se incluyen

- Reducir el transporte en modos motorizados privados e incrementar los desplazamientos en modos no motorizados.
- Mejorar el transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al tráfico en vehículo privado.
- Abordar de manera específica las necesidades de movilidad de la población estacional para su cobertura mediante transporte público.
- Implantar un modelo de movilidad racionalizando las infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático.
- Contribuir a la disminución del consumo energético y a la de contaminantes asociados al transporte metropolitano. de manera que se mejore la calidad de vida y salud de las personas.

Estos objetivos estratégicos, implementados con los correspondientes objetivos específicos, se alinean con los establecidos por el POTA para el sistema de articulación regional, a saber: aumentar la participación del transporte público en los flujos de transporte y avanzar en la constitución de un sistema de transporte ambientalmente sostenible. Asimismo, y descendiendo en el nivel de detalle, coinciden con

FIRMADO POR	ROCIO LOPEZ CHACON	13/07/2022	PÁGINA 3/6
	LUIS JOSE CONTADOR MARTIN		
VERIFICACIÓN	Pk2jmL9854BW63M6DDN5SXQL68YJWJ	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



los establecidos por el POT de la aglomeración urbana de Málaga, dirigidos al refuerzo de la articulación interna de la aglomeración y la intermodalidad de los servicios de transporte, desarrollados en los artículos 30 (objetivos generales), 33 (objetivos para la red ferroviaria) y 41 (objetivos generales para el sistema de transportes de viajeros y mercancías).

c) Justificación de la coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial.

El PTMAM carece de un apartado específico sobre la justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, con el Plan de Ordenación del Territorio de la aglomeración urbana de Málaga, con el Plan de Ordenación del Territorio de la Costa Oriental-Axarquía de Málaga y con las previsiones del Borrador del Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de Málaga.

La Norma 173 del POTA determina que los planes con incidencia en la ordenación del territorio deberán contener, en sus respectivas Memorias, un capítulo expreso que justifique la coherencia de sus propuestas y determinaciones con las estrategias y directrices o recomendaciones de desarrollo territorial establecidas en el POTA y, en su caso, justificar que las desviaciones contribuyen en mejor manera a los objetivos globales.

Asimismo, la adecuación del Plan de Transporte al POTA y a los planes subregionales también forma parte de los contenidos especificados en el artículo 20 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.

Las referencias a las determinaciones del planeamiento territorial se desarrollan en el Anexo I, *Previsiones Planes Vigentes*, que recoge un listado de las actuaciones propuestas por el POTAUM, considerando sobre la base de criterios muy generales que la mayoría de ellas no son relevantes para la movilidad metropolitana. En este sentido, se considera conveniente justificar de forma más precisa la coherencia de las actuaciones consideradas en el apartado 13.2 de la versión Final del Plan con las previstas en materia de movilidad por el plan subregional. Asimismo, debería extenderse la reflexión a las previsiones del Borrador del POT de la Costa del Sol para los municipios de Fuengirola y Mijas.

Por su parte, el Anexo III “Ámbito Jurídico y Estratégico” analiza el marco estratégico y jurídico a nivel europeo, nacional y regional, exponiendo, en este último caso, los objetivos generales del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y las directrices generales de la ordenación de los planes subregionales extraídas de la memoria de ordenación, en el caso del POT de la aglomeración urbana de Málaga y de la Axarquía, y del Decreto de Formulación en el caso de la Costa del Sol occidental.

3.3.2. Análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía.

El Plan de Transporte Metropolitano se encuadra entre los Planes de Transporte de Viajeros previstos por el POTA dentro del Programa de Actuación de la estrategia de Articulación Regional (AR_02), que prevé para los centros regionales, entre los que se encuentra la aglomeración urbana de Málaga, la redacción de planes de transportes metropolitanos. El POTA establece como prioridades para estos planes de transporte la identificación de la red de transporte metropolitano en sus diferentes niveles, el fomento de los servicios de transporte público, el desarrollo de servicios ferroviarios y/o de metro y la coordinación con los servicios de transporte público de viajeros por carretera. Asimismo debe abordar la ordenación de infraestructuras y servicios para el transporte de mercancías e incorporar medidas de mejora del impacto energético, ambiental y paisajístico del transporte.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga describe en su apartado 7.10 *Sistema de transporte* la red de transporte en sus diferentes niveles, y en el apartado 12 *Plan de acción* muestra los

FIRMADO POR	ROCIO LOPEZ CHACON	13/07/2022	PÁGINA 4/6
	LUIS JOSE CONTADOR MARTIN		
VERIFICACIÓN	Pk2jmL9854BW63M6DDN5SXQL68YJWJ	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



objetivos y actuaciones propuestas para el fomento y la mejora del transporte público, la disminución del consumo energético y la contaminación y de lucha contra el cambio climático. En el documento no se menciona la incidencia sobre el paisaje ni se hace ninguna propuesta encaminada a amortiguar sus posibles efectos negativos ni a potenciar sus valores. En el *Anexo del Estudio Ambiental Estratégico* sí se incluye una referencia a la “Estrategia del Paisaje” en el apartado de *Incidencia sobre la planificación sectorial* (página 78) aunque apuntando que no se prevé que tenga influencia relevante en el Plan de Movilidad.

Respecto al seguimiento y evaluación, la norma 171 establece que los planes con incidencia en la ordenación del territorio deben contener un apartado donde se evalúen las cuestiones territoriales de interés y el efecto sobre ellas de las medidas de planificación a implantar. Aunque no existe dicho apartado, se podría considerar que el 7.4.2.1. *Previsiones de nuevos desarrollos* recoge las previsiones de infraestructuras y desarrollos urbanísticos de la aglomeración urbana más significativas y que permiten conocer el marco territorial y su futuro comportamiento para construir el modelo.

3.3.3. Análisis de la coherencia con los planes de ordenación del territorio subregionales.

a) Plan de ordenación del territorio de la aglomeración urbana de Málaga (POTAUM).

El ámbito del POTAUM, aprobado por Decreto 308/2009, de 21 de julio, comprende los municipios de Alhaurín Grande, Alhaurín de la Torre, Almogía, Álora, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Coín, Málaga, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Totalán.

En este Plan se define el sistema de comunicaciones y transportes de la aglomeración y se establecen una serie de objetivos que coinciden con los planteados en el Plan de Transporte, aunque existe un aspecto, contemplado en el artículo 32 del POTAUM, relativo a la *Inserción ambiental y paisajística de las infraestructuras de transporte*, que no se refleja explícitamente en ninguno de los apartados del PTMAM.

Se ha realizado una comparativa entre las actuaciones enfocadas a la mejora del transporte público, reseñadas en el apartado de *Escenario del Plan de Movilidad*, y las propuestas del POTAUM relativas al sistema de comunicaciones y transportes, y existe coherencia conceptual entre ambos, aunque se observa que las plataformas reservadas y líneas de metro propuestas en el POTAUM han sido sustituidas por el sistema de Bus Rapid Transit y lanzaderas, incluyendo también carril bus y plataforma bus.

Respecto a las actuaciones incluidas para la mejora de la red viaria, son coherentes con las propuestas por el POTAUM, pero tal como ya se ha comentado, buena parte de estas no se han considerados relevantes para el modelo de movilidad metropolitana del Plan.

Entre las otras actuaciones del PTMAM, dirigidas a la promoción de modos sostenibles, a la disminución de desplazamientos y a abordar la incidencia del turismo sobre el transporte, se encuentran los estacionamientos disuasorios que coinciden en su mayor parte con los nodos de transporte propuestos por el POTAUM.

b) Plan de ordenación del territorio de la Costa del Sol Occidental de Málaga.

El Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Occidental de la provincia de Málaga se formuló mediante Decreto 143/2017, de 29 de agosto, y se encuentra en la actualidad en fase de redacción. Fuengirola y Mijas se encuentran entre los municipios que constituyen su ámbito territorial.

El Borrador del Plan analiza el sistema de movilidad y transporte del ámbito a partir de la red viaria, la red ferroviaria, los intercambiadores de transporte y los bicisarriles. En el ámbito de los municipios incluidos en el PTMAM, el Borrador propone actuaciones de mejora en la carretera A-387 de Fuengirola a Alahurín el Grande y un nuevo enlace a la AP-7 desde Cala de Mijas.

FIRMADO POR	ROCIO LOPEZ CHACON	13/07/2022	PÁGINA 5/6
	LUIS JOSE CONTADOR MARTIN		
VERIFICACIÓN	PK2jmL9854BW63M6DDN5SXQL68YJWJ	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Entre las actuaciones enfocadas a mejorar la red viaria previstas por el PTMAM, la ampliación de la A-387 hasta Fuengirola afecta a los términos municipales de Mijas y Fuengirola y viene a reforzar la apuesta del plan territorial por mejorar la conexión de los municipios del interior con la costa. No se plantea la conexión Cala de Mijas con la AP-7 demandada por el ayuntamiento de Mijas.

Las propuestas relativas al corredor de la A7 y la prolongación del corredor ferroviario desde la línea de cercanías de Fuengirola por la Costa del sol exceden del ámbito de actuación del PTMAM.

c) **Plan de ordenación del territorio de la Costa del Sol Oriental-Axarquía de Málaga**

El Plan de Ordenación del Territorio de la Costa del Sol Oriental-Axarquía de la provincia de Málaga se aprobó mediante Decreto 147/2006, de 18 de julio. Incluye en su ámbito, y solo Colmenar forma parte del Plan de Transportes Metropolitano del Área metropolitana de Málaga.

El PTMAM no realiza ninguna propuesta de mejora viaria que afecte al municipio de Colmenar, que sí se vería afectado por otras actuaciones enfocadas a la mejora del transporte público.

4. CONCLUSIONES

En relación a lo anteriormente expuesto, valorado el “*Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible*” en el marco establecido por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía, se considera que el mismo es coherente con los objetivos y directrices de la planificación territorial vigente.

No obstante, el documento deberá completar sus determinaciones en el sentido expuesto en este informe, que responde a los contenidos especificados en el artículo 48 de la referida Ley 7/2021 para los Planes con Incidencia en la Ordenación del Territorio.

LA ASESORA TÉCNICA

VBº EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN
SUBREGIONAL DEL LITORAL

Fdo: Rocio López Chacón

Fdo.: Luis J. Contador Martín

FIRMADO POR	ROCIO LOPEZ CHACON	13/07/2022	PÁGINA 6/6
	LUIS JOSE CONTADOR MARTIN		
VERIFICACIÓN	Pk2jmL9854BW63M6DDN5SXXQL68YJWJ	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

RESOLUCIÓN de la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático, por la que se emite y se hace pública la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible.

Conforme a lo previsto en el artículo 38.6 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, se emite y se hace pública la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible.

1. MARCO LEGISLATIVO

La Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (en adelante ley GICA) establece, en su artículo 36, la necesidad de someter a evaluación ambiental estratégica ordinaria los planes que establezcan el marco para la futura autorización de proyectos enumerados en el Anexo I de la citada ley, siempre que sean elaborados por una Administración pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía y cuya elaboración y aprobación venga exigida por una disposición legal o reglamentaria o por acuerdo del Consejo de Gobierno. El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, promovido por la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, se encuentra incluido en este ámbito de aplicación.

Analizada la documentación aportada y vistos los informes recibidos, la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático, en el ejercicio de las atribuciones conferidas por la ley GICA, y el Decreto 103/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible, resuelve emitir la presente declaración ambiental estratégica como resultado del procedimiento de evaluación ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible (en adelante PTM).

En este sentido, el PTM se considera viable solo a los efectos ambientales, siempre que se cumpla lo establecido en el estudio ambiental estratégico y en la presente declaración ambiental estratégica, que constituye un informe preceptivo y determinante. El promotor incorporará en el PTM el contenido de la declaración ambiental estratégica. Asimismo, el contenido del estudio ambiental estratégico corregido, en su caso, por el resultado de la información pública y las consultas realizadas, deberá ser parte integrante del Plan.

Por otro lado, se procede a dar publicidad a la declaración ambiental estratégica del PTM en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, conforme al artículo 38.6, de la ley GICA. Esta declaración también se podrá consultar en la sede electrónica de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible.

Esta declaración ambiental estratégica perderá su vigencia si, una vez publicada en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, no se hubiera procedido a la adopción o aprobación del PTM en el plazo máximo de dos años desde su publicación.

Contra la presente declaración no procederá recurso administrativo alguno, sin perjuicio de los que procedan en su caso contra la resolución que apruebe el PTM.



FIRMADO POR	SERGIO ARJONA JIMENEZ	28/07/2022	PÁGINA 1/6
VERIFICACIÓN	Pk2jm8WZ7ARQ4WGQSGPH8Y3RLYMYCP	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



2. TRAMITACIÓN

La evaluación ambiental del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible se ha llevado a cabo según lo previsto en la ley GICA. Durante la tramitación del procedimiento se ha realizado una identificación de los efectos ambientales que podrían derivarse de su aplicación, permitiendo la integración de los aspectos ambientales desde la fase inicial del proceso de planificación.

Asimismo, se ha dado cumplimiento a otro de los grandes objetivos de la citada ley GICA, que consiste en la transparencia y participación ciudadana a través del acceso a una información exhaustiva y fidedigna del proceso planificador.

El procedimiento de evaluación ambiental estratégica comenzó con la solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica por parte del promotor ante el órgano ambiental. Dicha solicitud se acompañaba del borrador del PTM y del documento inicial estratégico, tal y como establece la ley GICA.

En base a este documento inicial, para llevar a cabo el trámite de consultas, el órgano ambiental se dirigió a 58 agentes entre Administraciones públicas afectadas y entidades posiblemente interesadas. Para responder a esta consulta se dio un plazo de 45 días. En total se recibieron 19 escritos con información y observaciones. Los resultados fueron analizados y, en su caso, considerados en la elaboración de la versión preliminar del plan y del estudio ambiental estratégico (en adelante EsAE).

La información y documentación inicial asociada a esta evaluación ambiental se publicó en la web de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Además, se habilitó el canal de administración electrónica para la tramitación de las consultas y se puso a disposición del público una dirección de correo electrónico para enviar las aportaciones, sugerencias e información de interés.

El órgano ambiental, considerando el resultado de las consultas iniciales realizadas, elaboró el documento de alcance, al objeto de delimitar la amplitud, nivel de detalle y grado de especificación del EsAE del PTM. El documento de alcance, junto a las respuestas recibidas en el trámite de consultas (incluidas las recibidas desde los distintos centros directivos de la Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible), fueron remitidas al promotor, proporcionando toda la información ambiental disponible de utilidad para lograr la máxima integración ambiental del PTM.

Además de esta documentación inicial, también se fue publicando en la web del órgano ambiental toda la documentación posterior relacionada con el procedimiento de evaluación ambiental del PTM.

Posteriormente, en fase de información pública de la versión preliminar del PTM y del EsAE, se recibieron en total 24 comunicaciones, 18 de ellas con alegaciones teniéndose en cuenta para la elaboración de las propuestas finales del PTM y del EsAE.

Las modalidades de información y consulta definidas son coherentes con las garantías de participación pública establecidas en la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

El EsAE es, por tanto, el documento técnico clave de este procedimiento. El artículo 19.7 de la ley GICA lo define atendiendo a sus dos principales finalidades:

- Identificar, describir y evaluar alternativas razonables, técnica y ambientalmente viables, con el fin de prevenir o minimizar los efectos adversos sobre el medio ambiente (apartado 5 de esta declaración ambiental estratégica).

FIRMADO POR	SERGIO ARJONA JIMENEZ	28/07/2022	PÁGINA 2/6
VERIFICACIÓN	Pk2jm8WZ7ARQ4WGQSGPH8Y3RLYMYCP	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Identificar, describir y evaluar los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente que puedan derivarse de la aplicación del plan (apartado 6 de esta declaración ambiental estratégica).

Así por tanto, atendiendo a los contenidos mínimos exigidos en el Anexo II C de la ley GICA, y a la información aportada en el documento de alcance, el promotor elaboró el EsAE en el que se han identificado, descrito y evaluado unas alternativas razonables técnica y ambientalmente viables, y los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente que tendrá la aplicación del PTM.

El EsAE también ha considerado la coherencia externa con los principios y directrices de protección ambiental y desarrollo sostenible, así como su adecuación a las directrices derivadas de los planes y estrategias de naturaleza medioambiental y territorial con los que interactúa.

3. FUNDAMENTOS DEL PLAN

El PTM se fundamenta en el reto de buscar la construcción de una estrategia amplia para mejorar los servicios de transporte, basada en las redes de transporte existentes e incluyendo nuevas tecnologías y nuevos servicios relacionados con la movilidad en general.

El PTM define un conjunto de objetivos estratégicos y específicos. Entre los primeros contempla:

- Reducir el transporte en modos motorizados, específicamente en vehículo privado y moto.
- Incrementar los desplazamientos en modos no motorizados.
- Mejorar el transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al tráfico en vehículo privado.
- Abordar de manera específica las necesidades de movilidad de la población estacional para su cobertura mediante transporte público.
- Implantar un modelo de movilidad racionalizando las infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático.
- Contribuir a la disminución del consumo energético y a la de contaminantes asociados al transporte metropolitano, de manera que se mejore la calidad de vida y salud de las personas.

A partir de estos objetivos estratégicos se definen unos objetivos específicos:

- Reducir un 5% de la demanda en vehículo privado.
- Aumentar un 25% de la demanda en transporte público.
- Incrementar un 5% de la demanda de los modos no motorizados.
- Disminuir un 5% de la demanda en modos motorizados.
- Incrementar un 5% de la demanda de la bicicleta.
- Disminuir un 10% de las toneladas de CO₂ equivalentes emitidas.
- Disminuir el consumo energético asociado a la disminución de emisiones de Tn CO₂e.

4. PRINCIPIOS ESTRATÉGICOS DE SOSTENIBILIDAD

La finalidad última de la evaluación ambiental estratégica es contribuir al desarrollo de modelos realistas de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático acordes con las referencias existentes a nivel nacional e internacional. Con este enfoque, en junio de 2018 se aprobó la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 (EADS 2030), documento estructurado en 13 áreas temáticas que asume los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y las 169 metas de la Agenda 2030 de Naciones Unidas, así como las prioridades e iniciativas

FIRMADO POR	SERGIO ARJONA JIMENEZ	28/07/2022	PÁGINA 3/6
VERIFICACIÓN	Pk2jm8WZ7ARQ4WGQSGPH8Y3RLYMYCP	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



emblemáticas de la Estrategia Europa 2020 y los objetivos temáticos del nuevo Marco Estratégico Común a 2020.

El objetivo estratégico de la EADS 2030 es orientar y reforzar las políticas e iniciativas públicas y privadas para avanzar hacia un modelo de desarrollo sostenible basado en la transición a una economía verde y en la integración de las consideraciones ambientales, económicas y sociales. Este modelo se desarrolla a través de sus 13 áreas temáticas y sus correspondientes líneas y medidas de acción para la consecución de los objetivos generales de la EADS 2030. Destacan los que contempla sobre movilidad, como son:

- Desarrollar un modelo de movilidad basado en el acceso igualitario a medios de transporte seguros, asequibles y sostenibles, el fomento del transporte público y de los modos de desplazamiento no motorizados.
- Reducir las necesidades de desplazamientos mediante la integración de usos y funciones en las ciudades y promover un urbanismo que de protagonismo a las personas frente a los vehículos.
- Mejorar la eficiencia comercial y ambiental del transporte público para convertirlo en una alternativa competitiva frente al transporte privado.
- Reducir el gasto energético total del sector transporte y de las emisiones de gases contaminantes y de ruido.
- Promover el ferrocarril como alternativa al modo carretera y el vehículo eléctrico como alternativa al vehículo de combustión, especialmente en zonas urbanas y en el transporte público.
- Fomentar la intermodalidad y el transporte combinado mediante la integración de los modos ferroviario, viario y marítimo y el desarrollo de infraestructuras de conexión.

5. ALTERNATIVAS RAZONABLES, TÉCNICA Y AMBIENTALMENTE VIABLES

El objetivo del EsAE con relación al análisis de alternativas es plantear opciones ambientalmente viables para minimizar los efectos adversos del PTM sobre el medio ambiente, es decir, alternativas viables basadas en el análisis estricto de los factores ambientales que la ley GICA considera integran el medio ambiente.

Con relación a ello, el capítulo 7 del EsAE aporta tres escenarios posibles basándose en la aplicación de dos metodologías: un análisis Coste-Beneficio y un análisis multicriterio. La primera analiza únicamente la viabilidad económica de los tres escenarios, no considerándose apropiada para analizar la viabilidad ambiental. La segunda los evalúa atendiendo a una serie de criterios entre los que la componente ambiental es reducida, por lo que no se estima adecuadamente aplicada.

Por tanto, se considera que el escenario elegido no ha tenido en cuenta todos los factores ambientales que la ley GICA considera integrantes del medio ambiente.

6. POSIBLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

La ley GICA establece, en su artículo 15, que los instrumentos de prevención y control ambiental, entre los que se incluye la evaluación ambiental estratégica, tienen por finalidad prevenir o corregir los efectos negativos sobre el medio ambiente de determinadas actuaciones, en este caso las líneas y acciones que conllevaría la aplicación del PTM.

FIRMADO POR	SERGIO ARJONA JIMENEZ	28/07/2022	PÁGINA 4/6
VERIFICACIÓN	Pk2jm8WZ7ARQ4WGQSGPH8Y3RLYMYCP	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

De todos ellos, únicamente los paquetes de actuaciones A4 y A8 son los que causan efectos negativos sobre la totalidad de factores que componen los medios abiótico, biótico y perceptual (atmósfera, clima, agua, suelo, energía, biodiversidad y paisaje), y en menor medida los paquetes A6 y A7, mientras que los restantes presentan una clara dominancia de efectos positivos. Por tanto, puede afirmarse que el balance ambiental global del PTM es favorable, siempre que se ejecute conforme a las medidas preventivas y correctoras de integración ambiental establecidas en el capítulo 6 del EsAE.

7. SEGUIMIENTO AMBIENTAL

El EsAE aporta, en su capítulo 8, un sistema de seguimiento ambiental del PTM. Los objetivos a alcanzar por este sistema son los siguientes:

- Verificar la valoración de los efectos negativos realizada en el EsAE y la idoneidad de los indicadores propuestos inicialmente. Posibles propuestas de modificación.
- Identificar posibles desviaciones en dicha valoración, así como efectos negativos detectados durante el desarrollo del PTM no previstos inicialmente en el EsAE.
- Evaluar la ejecución y efectividad de las medidas de integración ambiental indicadas en el EsAE para prevenir y reducir los efectos negativos. Posibles propuestas de modificación.
- Obtener conclusiones de lo anterior respecto a la contribución de PTM al modelo de desarrollo sostenible establecido. Contribución a las líneas y medidas de actuación en materia de movilidad de la EADS 2030.

Un grupo de trabajo conformado por el promotor y el órgano ambiental, al que se podrán sumar otros agentes en función de los aspectos ambientales específicos, será el encargado de desarrollar el sistema de seguimiento ambiental del PTM.

Los informes de seguimiento ambiental deberán contener información acerca de los mencionados objetivos, integrándose en los propios informes anuales de seguimiento de la ejecución del PTM y publicándose en todos los medios oportunos de información social y transparencia.

8. CONCLUSIÓN

La Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático, como órgano ambiental competente en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y de conformidad con lo establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, resuelve este procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria con el siguiente pronunciamiento: no se prevén efectos negativos significativos sobre el medio ambiente

FIRMADO POR	SERGIO ARJONA JIMENEZ	28/07/2022	PÁGINA 5/6
VERIFICACIÓN	Pk2jm8WZ7ARQ4WGQSGPH8Y3RLYMYCP	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



procedentes de la ejecución del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, siempre que se ejecute conforme a las medidas de integración ambiental establecidas en el estudio ambiental estratégico y conforme a la presente declaración ambiental estratégica.

La presente declaración ambiental estratégica se publica en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía y en la sede electrónica del órgano ambiental, en cumplimiento del artículo 38.6 de la ley GICA.

Sevilla.- El Secretario General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático, Sergio Arjona Jiménez.
(Disposición Transitoria Única del Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, BOJA Extraordinario núm. 25 de 26 de julio de 2022)

FIRMADO POR	SERGIO ARJONA JIMENEZ	28/07/2022	PÁGINA 6/6
VERIFICACIÓN	Pk2jm8WZ7ARQ4WGQSGPH8Y3RLYMYCP	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO EN SALUD

DATOS IDENTIFICATIVOS ACTUACIÓN	
Persona promotora	Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Dirección General de Movilidad
Proyecto	Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.
Expediente	22-MA-PPR-001
Procedimiento	Plan de Movilidad Sostenible
Ubicación	Comarca de Málaga – Costa del Sol Oriental

1. INTRODUCCIÓN

La evaluación de impacto en salud integra un conjunto de métodos y herramientas cuyo objetivo es predecir las modificaciones, positivas y negativas, que una actuación tendrá sobre el bienestar de la población sirviendo de guía y apoyo para la toma de decisiones informadas. Este doble objetivo se sustenta en la idea, ampliamente aceptada en la actualidad, de que la salud y el bienestar de una comunidad dependen en gran medida de complejas interacciones entre factores de tipo social, económico, cultural y del entorno físico (lo que se denominan comúnmente *determinantes de la salud*).

Son precisamente estas interacciones las que deben ponerse de manifiesto en la redacción del documento de valoración de impacto en salud a fin de que todas las partes interesadas tomen conciencia del potencial que tiene dicha actuación para influir en la salud de la población de su entorno.


Con esta finalidad en mente, este informe se inicia con la descripción tanto de la actuación prevista como del entorno en que se inserta y continúa con la identificación y valoración de las posibles modificaciones que se podrían producir en los determinantes de la salud. En el caso en que dichas modificaciones sean de suficiente entidad se procederá a analizar los impactos que pueden producir en la salud de la población, tanto a nivel global como en la forma en que los mismos se distribuyen entre los diferentes grupos de la comunidad.

Finalmente, se integrará toda esta información y se alcanzará un dictamen sobre la viabilidad de la actuación en lo que respecta a sus impactos sobre la salud y las posibles opciones de acción alternativas, pudiendo incorporar, o no, medidas adicionales para optimizar los resultados descritos.

En todo caso, este informe no persigue realizar una Evaluación de Impacto en Salud tal y como es entendida por la comunidad científica a nivel internacional, sino que está adaptado a las limitaciones que resultan de las especiales características y requisitos del procedimiento administrativo en que se inserta, en especial a sus plazos.

Así, se trata de una valoración preliminar del posible impacto que sobre la salud puede tener este proyecto sin poder considerarse exhaustivo, ya que las repercusiones sobre la salud de la ciudadanía son



Código Seguro de Verificación: VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma			
FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	1/18
			



tan vastas, variadas y frecuentemente difíciles de valorar y/o cuantificar que el estudio se ha limitado a los aspectos más significativos, inmediatos y directos, y siempre dentro del estado del conocimiento actual.

Por último, se debe mencionar que no se ha comunicado a este centro directivo ninguna alegación a dicha actividad dentro del procedimiento de participación ciudadana.

2. DIAGNÓSTICO DE SITUACIÓN

El plan incluye 16 municipios que provienen bien del Consorcio de Transporte del Área de Málaga (CTMAM) o de la Aglomeración Urbana de Málaga. Constituye la región metropolitana de Andalucía con mayor densidad de población permanente (1559,44 hab./km²), para un total de 1.046.829 habitantes. Para el análisis de movilidad del Área, algunos municipios se han agrupado en corredores según los ejes estructurantes y sus relaciones funcionales: la capital se encuentra en el centro y en ella convergen los otros 4 corredores. Los principales ejes incluyen la zona de la Costa Occidental desde Torremolinos a Mijas, la Costa Este entre Rincón de la Victoria y Totalán, la zona Oeste con los Alhaurines y Coín y, finalmente, la zona Norte desde Almogía a Casabermeja.

El sistema público de infraestructuras de transporte para viajeros y mercancías es integrado y consta de:

1. **La red viaria** tiene 3 categorías, la territorial, la metropolitana y la urbana. La territorial une el Área con las capitales andaluzas y resto de España a través de la red estatal de carreteras. La red metropolitana conecta todas las poblaciones y centros de actividad del Área Metropolitana de Málaga entre sí. Por último, la red urbana principal se encuentra en la capital Malagueña y conecta los principales elementos de generación/atracción de viajes del nodo central.
2. **El Aeropuerto de Málaga** es el único del área, pero posee 159 destinos y un volumen de usuarios superior a 18 millones de pasajeros. Se sitúa en el límite occidental de la ciudad pudiendo accederse ahora directamente desde el corredor Norte y el corredor Oeste de los Alhaurines. Está conectado mediante ferrocarril tanto con la ciudad de Málaga como hacia el oeste con Fuengirola, y posee servicios de autobús y taxi.
3. **El Puerto de Málaga** se localiza en el centro de la ciudad, es un importante enclave de transporte de carga del Arco Mediterráneo y Atlántico y mantiene líneas de cabotaje con Ceuta y Melilla. Además, tiene un tráfico importante de pasajeros de rutas de cruceros y por conexión por ferri con Melilla. Se accede por vías urbanas, y por autobús, taxi, incluso en bicicleta. Los puertos de Benalmádena y Fuengirola son de carácter deportivo y el de Fuengirola también pesquero.
4. **La red ferroviaria**, tiene ferrocarriles de larga distancia que conectan con la red nacional y han mejorado mucho en los últimos años con un aumento considerable de usuarios. La red de cercanías posee dos líneas que conectan el centro de Málaga con la Costa del Sol y el norte del área. **El Metro**, que entró en funcionamiento en 2014, tiene ejecutadas dos líneas que confluyen en el Perchel, se encuentra en estos momentos en fase de expansión llegando al centro histórico para bifurcarse hacia la zona Norte.
5. **La red de autobuses**, consta de dos tipos de servicios, **el interurbano y el urbano**. El interurbano es coordinado por **CTMAM**, con 69 líneas regulares que se ven reforzadas con servicios especiales en temporadas de alta demanda. En Málaga capital el servicio **urbano** se encuentra operado por la Empresa Malagueña de Transporte (EMT), dependiente del Ayuntamiento de Málaga y se encuentra integrada tarifariamente en el CTMAM: consta de 46 líneas diurnas, más dos servicios exprés al aeropuerto y al PTA, además de 5 líneas nocturnas.
6. **La red de carril bici**. El servicio de bicicleta pública denominado MálagaBici fue implantado en 2013 mediante un acuerdo entre el CTMAM y la EMT. Cuenta con 23 estaciones y consta de tramos urbanos e interurbanos conectando la ciudad con el PTA y una vía verde, en total 93 km de carril bici. La ciudad presenta unas condiciones favorables por sus escasas pendientes y características urbanísticas adecua-

Código Seguro de Verificación: VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	2/18





das. La red actual es amplia pero con un fuerte problema de dispersión y discontinuidad, no siendo una red mallada ni permitiendo la conexión intermunicipal.

7. **La red peatonal.** Fue inicialmente desarrollada en la capital en su Plan Especial de Movilidad Urbana Sostenible. Se trata de un sistema continuo y eficaz, de manera que se puedan conectar de forma segura los barrios entre sí y mejorar la comunicación peatonal con el centro.
8. Los **Intercambiadores.** Presentes sobre todo en el centro de Málaga, como el de El Perchel (autobuses urbanos y metropolitanos, tren de Alta Velocidad, otros trenes y Cercanías). La Estación de Guadalmedina cuenta con una estación de Cercanías, paradas de la EMT en la Alameda principal y una estación de bicicleta pública que comunica con los grandes ejes peatonales de la ciudad facilitando la integración de los itinerarios peatonales. La Estación de autobuses de Cercanías muelle Heredia donde se incluyen autobuses interurbanos, autobuses urbanos y el Puerto de la Torre. En Plaza Mayor, en área periurbana, en una confluencia de carreteras y junto al aeropuerto existe una estación de cercanías y servicios de autobuses. En el propio Aeropuerto se localiza un intercambiador en la Terminal T3, que conecta con la estación de autobuses urbano e interurbano, la estación de Cercanías de la Línea C1 y la parada de taxi.
9. Los **Aparcamientos**, la capital cuenta con regulación de estacionamiento (S.A.R.E.) que se aplica por sectores y en diversas modalidades, con rotación horarias distintas - residenciales, personas con movilidad reducida y vehículos eléctricos -.
10. **Vehículos compartidos.** Málaga es una de las provincias con más taxis por cada mil habitantes, 2,53. Todos los municipios del área disponen de este servicio. Existen otras modalidades colaborativas: el PTA dispone de un servicio de carpooling, plataforma que permite el contacto entre personas para el uso común de un vehículo. En cuanto al BlaBlacar el trayecto de más uso es entre Málaga –Fuengirola. En cuanto a los vehículos de arrendamientos con conductor (VTC), Málaga es la tercera provincia con más licencias, este servicio se ha convertido en la forma mayoritaria de movilidad urbana y periurbana.
11. **Vehículos eléctricos.** Málaga dispone de un Plan de Movilidad del Vehículo Eléctrico para su promoción. Lo vehículos de movilidad personal como patinetes se han ido implantando como alternativa recientemente mediante empresas privadas de alquiler, su uso tiene más éxito en la franja de edad de 18 a 24 años, seguida de los de 25 a 34 años.
12. Transporte de **mercancías.** el Área Metropolitana dispone de uno de los **nodos logísticos** más importantes de Andalucía. Esta estructura tiene dos ámbitos diferenciados, sin continuidad espacial pero con funcionamiento integrado, articulados por dos ejes principales de comunicación, la Autovía del Guadalhorce (de Campillos a Málaga) y la futura segunda ronda de circunvalación oeste de Málaga. En la provincia el transporte de mercancías supone el 31% del transporte autonómico interior de Andalucía, siendo prioritariamente de mercancía a granel.

Para promover el uso de transporte público, el CTMAM ha implantado una aplicación de **información al usuario** que ofrece toda la información necesaria de los modos de transporte incluida la red ciclista. Asimismo la EMT dispone de una aplicación móvil donde consultar información de todas sus líneas, rutas y horarios, e incluso realizar recargas de la tarjeta. Con respecto al **Marco tarifario** se implantó ya en 2005 un sistema tarifario zonal en el que se engloba la Tarjeta de transporte (tarjeta monedero con chip sin contacto que permite varios recorridos o saltos en un mismo viaje) y el billete sencillo. La Tarjeta también puede ser utilizada en el Metro de Málaga y líneas de ferrocarriles de cercanías.

MOVILIDAD-ACCESIBILIDAD:

Se ha realizado un análisis de la movilidad mediante la información aportada por los datos de telefonía móvil, encuestas domiciliarias y otros datos de aforos relacionados. Dada la importante actividad turística existente en el área, se han elaborado diagnósticos para diferentes ámbitos temporales: Invierno y Verano.

INVIERNO: Los viajes en modos motorizados lideran el reparto modal con un 56,9% en total, los viajes en transporte público representan un 7,2% y la bicicleta tiene un 1,2%. Los corredores con más participación

Código Seguro de Verificación:VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma			
FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	3/18



son el Norte y Málaga capital. Del total de viajes, el 64% se hacen desde la capital hacia el resto de municipios del área. De los viajes con origen en la Costa Occidental (25% del total) el 85% se queda dentro de la propia zona.

VERANO: El volumen de viajes se mantiene prácticamente inalterable, si bien la distribución espacial varía aumentando los desplazamientos a las dos zonas costeras. El corredor Norte es el que se ve más alterado su movilidad tanto en volumen como en reparto modal, adquiriendo relevancia los modos no motorizados. El uso de transporte público y de vehículo privado se reducen ligeramente al modificarse las actividades por motivos de estudio o trabajo.

ANÁLISIS DE SITUACIÓN:

Se ha realizado un análisis DAFO (debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades) que ha dado el siguiente resultado:

PUNTOS DÉBILES:

- Excesiva concentración de equipamientos (Hospitales, Universidad, Comerciales y Centros Educativos) en la ciudad de Málaga.
- Red viaria mayoritariamente radial que dificulta las conexiones transversales.
- Excesivo uso de vehículos propios, lo que genera una importante congestión de accesos como en el PTA, posiblemente motivado por la ausencia de aparcamientos disuasorios y de intercambiadores para el trasvase modal.
- Los desplazamientos en autobús tienen tiempos de recorrido muy elevados y carecen de infraestructura propia, por lo que participan de la congestión viaria.
- Los viajes en bicicleta tienen poca incidencia dada la reducida red y un mallado disperso sin conexiones.
- En la red ferroviaria se detectan problemas de capacidad especialmente en verano en la línea C-1, centro de Málaga - corredor de la Costa del Sol, y, además, no está integrado en el marco tarifario común.
- No se constata una planificación de transporte de mercancías locales, lo que ocasiona la ocupación de zonas peatonales y un aumento del tráfico.
- Se ha detectado cierta penalización al transbordo y una regulación no coordinada de los modos emergentes.
- La altísima estacionalidad y dispersión de la población (urbanizaciones) dificulta la planificación de infraestructuras y la accesibilidad universal a los servicios públicos de transporte.

PUNTOS FUERTES:

- El Consorcio de transporte se encuentra muy consolidado en el área, como puntos fuertes destacan la disponibilidad de información y la integración tarifaria (parcial).
- Presencia y desarrollo de la red ferroviaria de alta velocidad y el metro.
- La localización de los equipamientos empresariales e industriales alejados de cascos urbanos mejora la accesibilidad y disminuye la contaminación atmosférica y acústica.
- La consolidación de los corredores, ejerciendo una subcentralidad en los núcleos menores disminuye los flujos a la capital.
- La creciente política de peatonalización en las principales poblaciones del área y las iniciativas de integración de la bicicleta, con apoyo por parte de las administraciones públicas.

Código Seguro de Verificación: VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	4/18



3. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES

El Plan busca la construcción de una estrategia amplia para mejorar los servicios de transporte, basada en la redes existentes e incluyendo nuevas tecnologías y servicios. Por ello, el Plan sienta las bases para un nuevo modelo con mayor participación del Transporte público y de los modos alternativos no motorizados con el fin **de disminuir el consumo energético** asociado a la movilidad y **fomente la implantación de nuevas tecnologías** en el sector del transporte.

En este sentido, se recogen una serie de **objetivos estratégicos**, que son:

OE1: Reducir el transporte en modos motorizados, específicamente en vehículo privado y moto.

OE2: Incrementar los desplazamientos en modos no motorizados.

OE3: Mejorar el transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al tráfico en vehículo privado.

OE4: Abordar de manera específica **las necesidades de movilidad de la población estacional** para su cobertura mediante transporte público.

OE5: Implantar un modelo de movilidad racionalizando las infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático.

OE6: Contribuir a la disminución del consumo **energético** y a la de **contaminantes** asociados al transporte metropolitano de manera que se mejore la calidad de vida y salud de las personas.

A partir de los **objetivos estratégicos** se definen unos **objetivos específicos** que servirán para medir el efecto de la implantación del Plan, y por tanto el de las actuaciones programadas, estos son:

OESP1: Reducir un 5% de la demanda en vehículo privado

OESP2: Aumentar un 25% de la demanda en transporte público.

OESP3: Incrementar un 5% de la demanda de los modos no motorizados.

OESP4: Disminuir un 5% de la demanda en modos motorizados

OESP5: Incrementar un 5% de la demanda de la bicicleta

OESP6: Disminuir un 10% de las toneladas de CO₂ equivalentes emitidas.

OESP7: Disminuir el consumo energético asociado a la disminución de emisiones de Tn CO₂e

Tantos los **objetivos asociados a la movilidad** como aquellos de **carácter ambiental** y de **cambio climático**, están estrechamente vinculados, y **se concretan** mediante la definición de **líneas estratégicas de actuación**


LÍNEAS ESTRATÉGICAS DE ACTUACIÓN:

El PLAN establecen las **propuestas de actuación** que se agrupan en **cinco líneas de actuación estratégicas**:

1. Hacer del **transporte público una opción atractiva y eficiente** para los desplazamientos.
2. **Sensibilización y potenciación** de un sistema de **transporte motorizados sostenible**.
3. **Optimización** de la red viaria existente y mejora de la accesibilidad.
4. Impulso y fomento de la **intermodalidad**
5. Promoción de los **modos de transporte no motorizados**.

Código Seguro de Verificación: VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	5/18





Para cada línea estratégica se realizan unas fichas descriptivas donde **se exponen las Actuaciones** más relevantes a cumplir la correspondiente línea estratégica, así tenemos:

- I. **Hacer del transporte público una opción atractiva y eficiente para los desplazamientos:**
 1. **Mejora de frecuencias de líneas con alta ocupación** y creación de servicios exprés a zonas de actividad empresarial o industrial, como el caso de la accesibilidad al PTA desde Málaga y a la Estación de Autobuses de Málaga.
 2. **Sistemas de transporte de alta capacidad** en el centro de Málaga, desde el Hospital Civil hasta Ciudad Jardín, en el corredor de la Costa Oriental desde Málaga a Rincón de la Victoria y en el corredor de la Costa Occidental.
 3. **Integración** plena de los servicios de transporte urbano en el Consorcio de Transportes del Área de Málaga y estudio de la posible inclusión de los municipios de Antequera, V. de Abdalajís, Riogordo y Villanueva de la Concepción.
 4. **Impulso** de accesibilidad universal de los vehículos y las estaciones o paradas y la ejecución de plataformas reservadas en los sistemas de transporte públicos.
 5. **Abordaje** de la captación de la población flotante mediante transporte público.
 6. **Integración** plena de los servicios de transporte urbano e interurbano en el Consorcio de Transportes del área de Málaga y, la creación de nuevas líneas de autobús interurbano cuando la demanda lo justifique con el fin de aumentar el alcance y la eficiencia del servicio.

- II. **Sensibilización y potenciación** de un sistema de **transporte motorizados sostenible**.
 1. **Fomento de la movilidad sostenible**, mediante aumento de los puntos de carga eléctricos, la flota de autobuses eléctricos y de vehículos privados movidos por energías alternativas.
 2. **Promoción de la movilidad colaborativa**, mediante motos y coches compartidos, carpooling, patinete eléctrico y bicicleta pública.
 3. Promoción de políticas de sostenibilidad, coordinando la regulación de los instrumentos de movilidad y urbanismo que permita lograr una cohesión social que posibilite a la ciudadanía similares oportunidades de acceso a los servicios públicos, trabajo, estudio y ocio en modos más limpios y respetuosos con el medio ambiente.

- III. **Optimización** de la red viaria existente y mejora de la accesibilidad.
 1. Actuaciones viarias que mejoren determinados enlaces viarios, infraestructuras y accesos a núcleos de poblaciones, de forma que se reduzcan las importantes retenciones existentes, la congestión y disminuyan los tiempos de los viajes.
 2. Aplicación de políticas de estacionamiento regulado, limitaciones de velocidad y otras que mejoren los desplazamientos de las actividades cotidianas.

- IV. Impulso y fomento de la **intermodalidad**.
 1. Coordinación entre las redes de transporte público: autobuses, metro y cercanías, incrementando la intermodalidad de todos los servicios.
 2. Integración plena de la estructura tarifaria del Consorcio de Málaga.
 3. Creación de infraestructuras como áreas intermedias de intermodalidad y mejora de las existentes con el objetivo de integrar todos los modos de transporte.

- V. Promoción de los **modos de transporte no motorizados**:
 1. Unificación de los carriles de bicicleta con el objetivo de conseguir una red mallada que conecte todo el municipio y área metropolitana, con el aumento de seguridad y mantenimiento de las vías y promoción de la intermodalidad con autobuses con portabicis / portapatinetes y puntos de préstamo y aparcamientos.
 2. Campañas de información y concienciación para el fomento de viajes en modos no motorizados.

Código Seguro de Verificación:VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	6/18





A partir de la definición de los objetivos y líneas estratégicas, cuyo fin es resolver las necesidades del área de estudio, se han constituido varios posibles escenarios. Cada uno queda definido por la cobertura de una o varias zonas que pueden alcanzarse mediante la propuesta de uno o varios modos de transporte.

De los escenarios propuestos se ha seleccionado el más idóneo con criterios económicos, ambientales, funcionales y de sostenibilidad. Para el E1, Escenario 1, tenemos las siguientes actuaciones que se engloban en tres tipos (página 34 de la VIS):

1. Mejoras del transporte público.
2. Promoción de modos sostenibles
3. Actuaciones viarias

En relación con los BRT se plantea como una actuación de Mejora del transporte público en concreto en la cobertura de la zona Este hasta El Palo. También se plantean la implantación de lanzaderas en zonas de concentración del transporte público. No se señala más información. Para todos los escenarios se plantean además de las actuaciones señaladas medidas enfocadas al turismo.

En particular, cabe señalar que, el **Ayuntamiento de Málaga**, con el objetivo de cumplir sus compromisos adquiridos para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y el Plan del Clima de Málaga (ALICIA), trabaja activamente en el fomento de una movilidad más sostenible, apostando, entre otras medidas, por el impulso de la movilidad eléctrica.

Para ello cuenta con un Plan de Movilidad del vehículo eléctrico (PMVE), el cual trata de disociar la movilidad de sus efectos secundarios como son, la congestión, los accidentes y la contaminación. En base al principio de sostenibilidad, el PMVE pretende:

- Optimizar las posibilidades específicas de cada modo de transporte,
- Fomentar la propulsión no contaminante y el uso de transportes más ecológicos, seguros y eficaces desde el punto de vista energético,
- Promover la “comodalidad”, es decir, el uso eficiente de diferentes modos de transporte por separado y en combinación, para un uso óptimo y sostenible de los recursos.

En la actualidad, la estrategia integral de impulso del vehículo eléctrico marca como objetivo facilitar la introducción en la movilidad de los vehículos eléctricos y/o enchufables, para lo que es necesario poner en práctica medidas en el ámbito urbano que favorezcan a estos vehículos en relación con los vehículos convencionales. Entre las medidas en vigor se encuentran:

- Bonificación del 75% en la cuota del IVTM para vehículos poco contaminantes
- Estacionamiento gratuito y sin límite de tiempo en zonas S.A.R.E.
- 45 minutos de estacionamiento gratuito en los edificios de aparcamientos municipales.
- 15 plazas reservadas exclusivamente para el estacionamiento de vehículos eléctricos distribuidas por toda la ciudad.
- Acceso de los vehículos de tecnología eléctrica a la zona restringida del centro histórico
- La creación de una infraestructura de recarga pública para vehículos eléctricos, distribuida por la totalidad de los distritos municipales de la ciudad.

4. DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO Y LA POBLACIÓN

La descripción del entorno de un proyecto implica la selección geográfica del área al que se refiere, lo que es una cuestión compleja de determinar y en particular en este caso nos encontramos que el marco territorial de actuación del **PTMAM** viene definido por la intersección de **16 municipios** (ya citados anteriormente), los cuales se agrupan en corredores según sus relaciones funcionales y de movilidad, así tenemos: **Málaga capital** se considera aislada, **Costa Occidental** con Torremolinos, Benalmádena,

Código Seguro de Verificación: VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma			
FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	7/18



Fuengirola y Mijas, **Corredor Oeste** en el que se encuentran, Coín, Alhaurín de la Torre y Alhaurín el Grande, **Corredor Noroeste** con Álora, Cártama y Pizarra, y **Costa Oeste** con Rincón de la Victoria y Totalán.

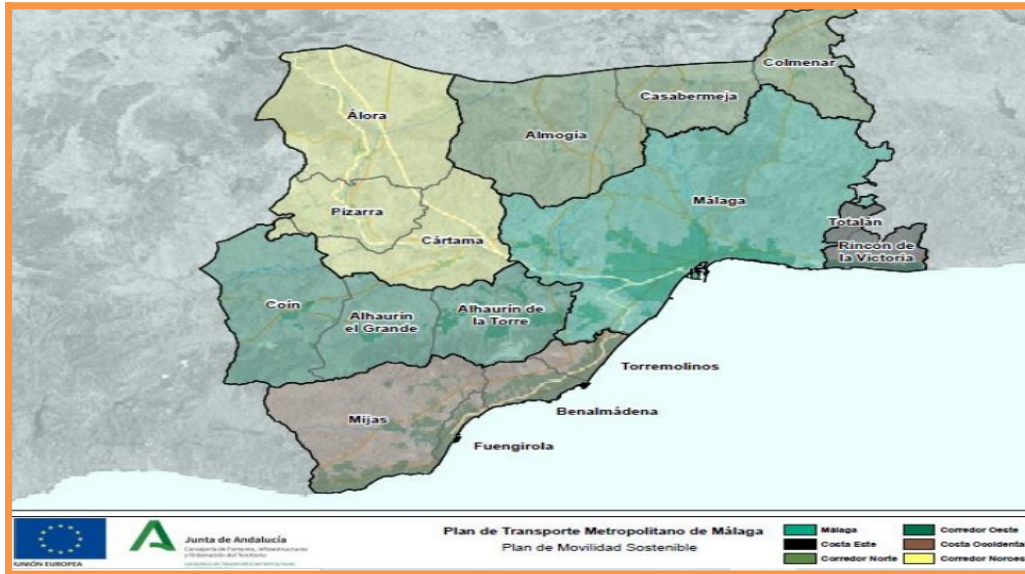


Figura 1: Corredores de Movilidad en el área metropolitana de Málaga. Obtenido de la VIS, página 15.

Este ámbito territorial constituye la segunda región metropolitana de Andalucía en materia de densidad de población con una distribución de 1.559,44 hab/km², y una totalidad de 1.046.829 habitantes permanentes en 2017.

ENTORNO FÍSICO: Se caracteriza por tener un clima templado en invierno con mínimas muy suaves y veranos calurosos.

CALIDAD DEL AIRE: En relación con la calidad del aire, se han realizado análisis de los datos aportados del Plan de Mejora de la calidad del aire y de la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire, donde se analizan los valores de los contaminantes, desde el 2007 al 2019, se concluye que, en Málaga y Costa del Sol, tienen lugar las mayores emisiones de partículas, debido al tráfico rodado, las cuales se producen a unos 20 cm de altura.

Existe una Red de Vigilancia y Control de la Calidad del aire mediante Estaciones de medición, en Málaga las más importantes se encuentran, en El Atabal, en la Avda. Juan XXIII, existiendo otros puntos de toma de datos en vías céntricas de la ciudad. Otra variable de la calidad del aire es el nivel de ruido ambiental localizado principalmente en las ciudades y en las grandes infraestructuras de transporte.

GEOLOGÍA Y RELIEVE: Señalar que en la zona de estudio se caracteriza ante todo, por su carácter montañosos muy cerca de la línea litoral. El principal problema es la desertización del suelo de la zona.

AGUAS: La combinación de lo descrito anteriormente, hace que coexistan impetuosos torrentes de perfil erosivo y flujo efímero. El principal recurso es el Río Guadalhorce en donde se encuentran los tres embalses que proporcionan un 42% de agua a la provincia. También es importante los numerosos acuíferos en la zona del Área en estudio.

Características demográficas:

Como ya se ha comentado, la población del ámbito de actuación asciende a 1.046.829 habitantes en 2017. En la provincia de Málaga hay que tener en cuenta la estructura física del territorio de la provincia ya que tiene una diferencia funcional y social vinculada a la disposición del territorio. Por una parte, el

Código Seguro de Verificación: VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma			
FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	8/18



frente litoral o extremo Oeste, que se caracteriza por ser urbano, terciario y una actividad turística muy intensa, mientras que en la zona interior es rural industrial y con un sector terciario más débil y menos volcado en una actividad turística. Estas diferencias explican el proceso más elevado del crecimiento urbano en el área de la Málaga capital y de la Costa, donde las funciones residenciales son superiores, mientras que en la zona periurbana y de interior se concentran las actividades más industriales o agrícolas.

Dado que el plan marca las directrices generales de toda el área metropolitana, las descripciones de los perfiles de las poblaciones potencialmente afectadas, engloba un perfil general, siendo muy diferentes los municipios implicados, por lo que, una vez que las actuaciones futuras se lleven a cabo y se ejecuten, debería realizarse un análisis más profundo de la caracterización geográfica de las zonas con poblaciones vulnerables, las cuales serían las que mejorarían más su calidad de vida y facilitaría la posibilidad de cambios en sus estilos de vida, teniendo a su alcance los medios necesarios para ello.

En relación con la **población**, es importante apuntar que la dinámica demográfica regional tiende al envejecimiento, y son más las personas próximas a jubilarse que las que se encuentran en condiciones de incorporarse al mercado de trabajo, por lo que la tendencia al alza de la utilización del transporte público será progresiva. En relación con el crecimiento demográfico del área, cabe destacar que la zona de la costa con municipios como Rincón de la Victoria y Benalmádena, tenían un mayor crecimiento de la población, mientras que Mijas y Fuengirola, habían experimentado un descenso. Los datos aportados son del 2017, por lo que debería hacer un estudio de las tendencias actuales.

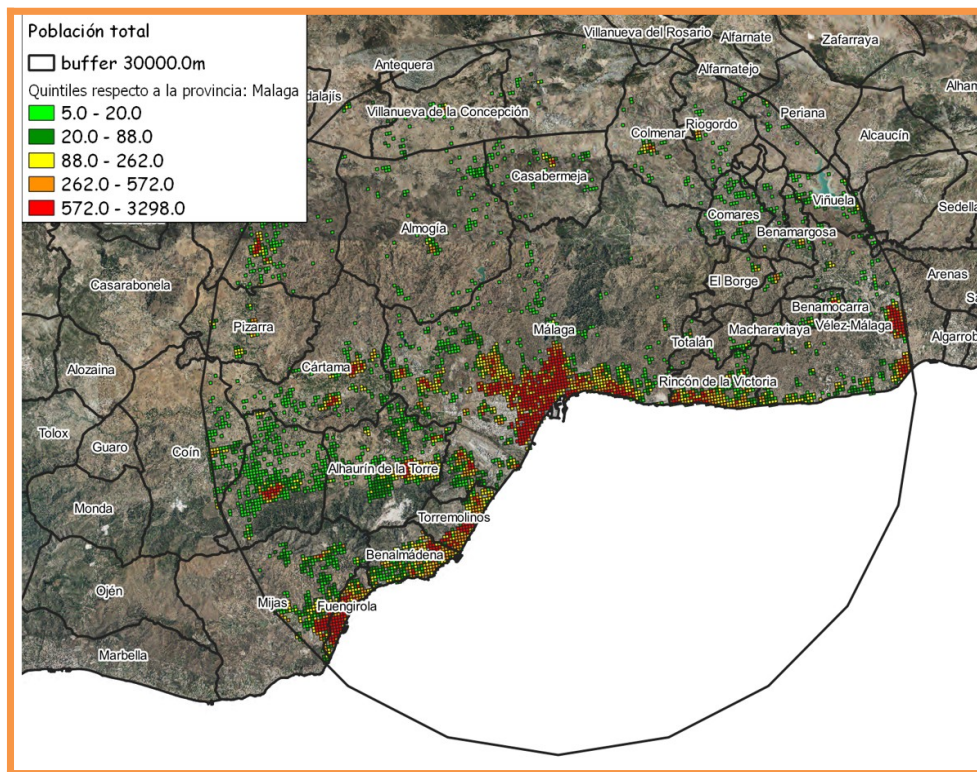



Figura 2. Distribución de la densidad de población en el área metropolitana de Málaga. Hecho con QGIS y datos IECA.

El medio físico y la orografía de la provincia, marca unas pautas de actuaciones con diferencias muy marcadas, ya que el litoral supone una franja muy estrecha donde se concentra una alta densidad poblacional, por lo que la expansión se produce por la parte Noroeste de la provincia donde la actividad industrial es alta pero tiene una gran dependencia de la zona litoral por su actividad de servicios que

Código Seguro de Verificación: VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	9/18





conlleva una gran cantidad de puestos de trabajo. Por esta diferencial socioeconómica hay una gran movilidad entre los municipios de interior.

El número de habitantes por municipio es muy variable no solo entre unos corredores y otros, donde nos encontramos un corredor norte con 10.590 habitantes con en 2017 frente a Málaga con 569.002 habitantes y la costa Occidental con 288.640 habitantes, está claro que la densidad de población es muy variable. Por otro lado, es significativo señalar que la densidad demográfica dentro de territorio del área metropolitana tiene unas diferencias también muy marcadas (ver figura 2), ya que en la Costa es muy elevada, con valores de entre 7.000 hab/km² y unos 3.000 hab/km²; mientras que en el interior los valores son muy reducidos con densidades, como el caso de Totalán, ente 20-80 hab/km² y amplias superficies de terreno.

En relación con las diferencias de género, indica que es equilibrada, siendo superior la población de mujeres en el rango de edad de >45 años.

El modo de distribución de la población en cada municipio es muy variable, Málaga concentra en 54,4% de la población del ámbito de estudio, apreciándose un descenso paulatino, al igual que los municipios del corredor Norte que van cediendo población a las zonas como Rincón de la Victoria o el corredor de los Alhaurines.

La distribución por edades muestra un envejecimiento progresivo de la población, similar al del resto de España y de Europa. La mayoría de la población pertenece a un grupo de edad de entre 15 y 49 años (48,4%). Como muestra la figura 3, el mayor envejecimiento se da en las zonas centrales de los municipios, mientras que el resto presenta un menor envejecimiento. El reparto entre sexos es muy equitativo, produciéndose el mayor distanciamiento en el rango de edad de mayores de 50 años, donde la mujer tiene más representatividad al tener más esperanza de vida.

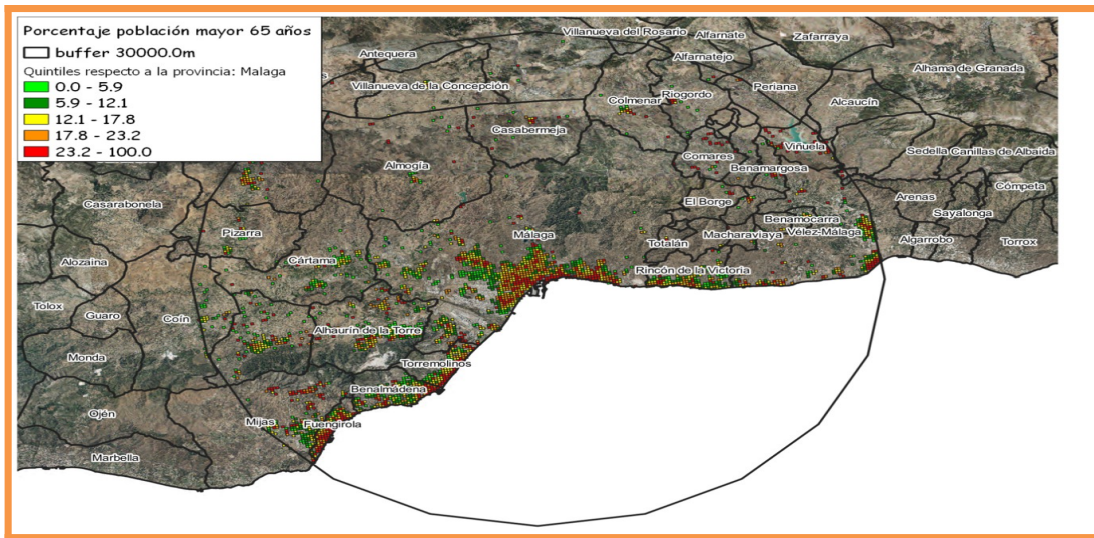


Figura 3: Porcentaje de población mayor de 65 años por celdas de 250 x 250 m. Fuente: elaboración propia con datos del IECA y usando el plugin Andalusian Population.

Características económicas:

La provincia de Málaga cuenta cada vez con más atractivos que hacen que muchas personas elijan como lugar de residencia, no solo por el clima, el entorno, las infraestructuras, servicios, etc., sino también por motivos laborales, la tasa de paro en la provincia es la segunda menor de la Comunidad Andaluza, por tanto los estudios sectoriales revelan que los desplazamientos por motivos de trabajo son los más

Código Seguro de Verificación: VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma			
FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	10/18
			



representativos tanto en número de viajes como en distancia recorrida. Esta tendencia positiva en número de empleados se traducirá necesariamente en un incremento de las cifras de movilidad en los años horizonte.

En cuanto a las áreas de actividad, el sector servicios aglutina la mayoría del desempleo, seguida de la de construcción, ampliándose la brecha en edades más avanzadas.

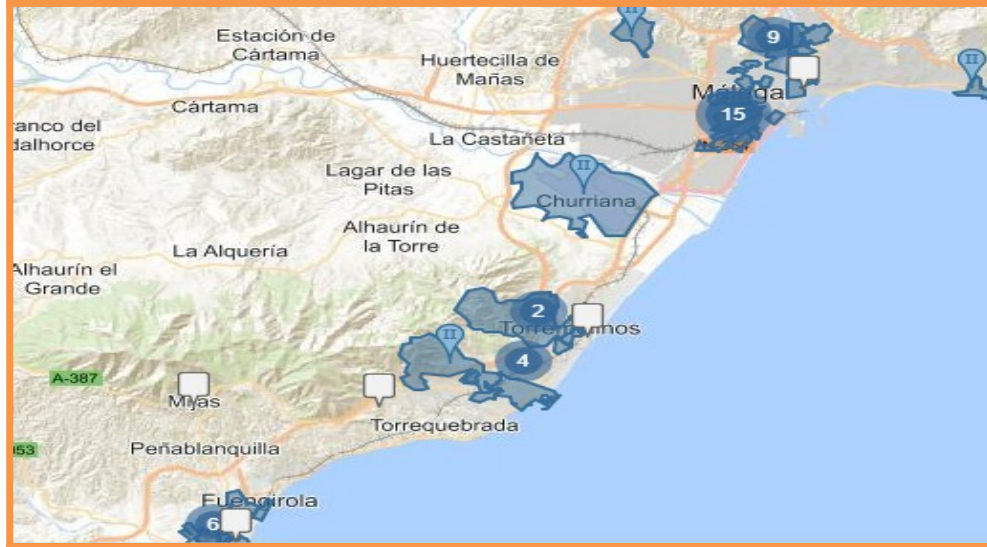


Figura 4: Áreas Desfavorecidas incluidas en el plan. Fuente, Estrategia Regional Andaluza para la Cohesión e Inclusión social.

Según la Estrategia Regional Andaluza para la Cohesión e Inclusión social, en los municipios del Plan, destaca la presencia de las siguientes 8 zonas clasificadas como desfavorecidas:

En Málaga capital se localizan 6 ZDI, Málaga centro con cruz Verde - Lagunillas; Trinidad- Perchel; Palma-Palmilla; Dos hermanas-Nuevo San Andrés- El torcal; Campanillas-Los Asperones-Castañetas; La Corta.

Álora y Torremolinos Norte son las otras dos ZDI.

OTRA INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

- No son tratadas en la VIS las zonas con grupos de población vulnerable, existiendo numerosas zonas vulnerables en el Área de estudio, sí se señalan, las zonas calificadas de desfavorables (ZDI).
- Tampoco se ha descrito el perfil de la población usuaria de los diferentes medios de transporte, ni la caracterización de la población estacional.
- Se describen en otros documentos los desplazamientos a servicios sanitarios, educativos, etc., en relación a actuaciones de mejoras puntuales, pero no de forma global en la VIS.

Participación ciudadana:

En el documento VIS aportado como anexo IX, se incluye en el punto 3.5, denominado “Participación ciudadana”, si bien, este apartado corresponde a un resumen de otro documento aportado como Anexo XI, en el que se describen las consultas realizadas a otras Administraciones Publicas y a un Comité de expertos. Tras realizar las citadas consultas fueron aportadas alegaciones desde los distintos organismos participativos.

Código Seguro de Verificación: VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma			
FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	11/18



Con la información obtenida, el promotor presenta una documentación en la que, con objeto de completar el diagnóstico preliminar, informa sobre las alegaciones aportadas y las consideraciones obtenidas en una posterior jornadas de participación con los agentes y colectivos interesados. A estas jornadas asistieron personas pertenecientes a entidades locales, asociaciones de ciudadanos, universidad y empresas del sector.

El objetivo final de estas jornadas era identificar los principales problemas, necesidades y retos que se deberían abordar el Plan. En la puesta en común de los grupos se recogieron las siguientes conclusiones:

Problemas detectados.

- PR1: Bajo uso del transporte público frente al excesivo uso del vehículo privado.
- PR2: Mapa concesional desfasado
- PR3: Reducida frecuencia en zonas de baja densidad poblacional.
- PR4: Infraestructura insuficiente para el transporte público.
- PR5: Falta de coordinación regulatoria para los nuevos modos.
- PR6: Congestión de accesos Málaga y a zonas atractoras del área metropolitana.
- PR7: Tiempos excesivos y costes elevados en el transporte público.
- PR8: Difícil convivencia entre modos motorizados y no motorizados.

Necesidades:

- NE1: Gestión Integral del transporte público.
- NE2: Infraestructura exclusiva para el transporte público y los modos no motorizados.
- NE3: Accesibilidad universal.
- NE4: Ampliación del marco territorial del CTMAM.
- NE5: Digitalización integral de la información de todos los modos de transporte.
- NE6: Actualización del mapa concesional.
- NE7: Integración modal y tarifaria.
- NE8: Fomento de la modalidad compartida.
- NE9: Ampliación de la infraestructura ferroviaria.
- NE10: Ampliación de aparcamiento de disuasión e intercambiadores.

Retos:

- RE1: Digitalización integral del servicio de transporte y creación de una aplicación MaaS.
- RE2: Integración tarifaria y modal, Incluyendo los nuevos modos.
- RE3: Transición hacia una movilidad sostenible con especial énfasis en la limitación de acceso a la ciudad.
- RE4: Transporte público eficiente y sin barreras. Accesibilidad 10%.
- RE5: Uso relevante de la movilidad compartida.
- RE6: Planificación preventiva considerando el urbanismo, el crecimiento demográfico y la demanda.

Código Seguro de Verificación: VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	12/18



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

Dado que el objetivo de la participación ciudadana permite identificar los riesgos y oportunidades que son percibidos de forma específica por la población de forma que se puedan minimizar aquellos aspectos que preocupen más a la ciudadanía. Esta participación ciudadana tiene un reflejo directo sobre el bienestar colectivo.

Por la información aportada no se detecta que se haya consultado con la población por ningún método o herramienta existente para fomentar y poner en valor la participación ciudadana. La realización de encuestas puede ayudar a determinar necesidades en la población afectada y a la propuesta de medidas más específicas para abordar las mismas

5. IMPACTOS SOBRE EL ENTORNO Y LA POBLACIÓN DEL PLAN

Una vez descrita y caracterizada la población y el entorno, el siguiente paso de la EIS es la identificación de los impactos que se producen sobre aquellos elementos del entorno que influyen de forma habitual en la salud de la población, los determinantes de salud, y realizar una valoración de los mismos, considerando su probabilidad, intensidad y posible permanencia o irreversibilidad, como paso previo al análisis de su influencia en la salud de la población.

En el documento VIS, para la identificación y valoración de los impactos en salud se ha utilizado la propuesta metodológica del Manual para la EIS de Instrumentos de Planeamiento Urbanístico en Andalucía y, siguiendo las recomendaciones incluidas en el, concretamente en el Anexo U-5, ha realizado una lista de chequeo basada en las áreas de intervención donde ha analizado la relevancia cualitativa de los aspectos fundamentales de los impactos, su probabilidad, intensidad y posible permanencia o irreversibilidad de los mismos. De esta forma a determinado las áreas de intervención (o de cualquier otro determinante) sobre las que puede producirse un impacto significativo por lo que le ha permitido descartar áreas en las que no se van a producir en ningún caso dichos impactos en salud.

En primer lugar se ha realizado un estudio de aproximación de los impactos en salud que se pueden derivar del escenario actual de movilidad, en la que se consideran como áreas que pueden verse afectada por factores de riesgo para la salud y su impacto de los siguientes determinantes: Calidad del aire, Accidentalidad, Niveles sonoros y Movilidad-Accesibilidad.

Se han incluido una nueva área, la de Cambio climático, al considerarse un aspecto esencial en los objetivos del PTMAM, ya que tiene una repercusión importante en salud, siendo un tema transversal en la VIS. Asimismo se han incluido dos nuevos determinante, como el tiempo de llegada, en el área de movilidad sostenible y accesibilidad a servicios, y el determinante de estilo de vida, en otras áreas de intervención.

Partiendo del objetivo de la EIS, de evaluar el impacto en salud derivado de la puesta en marcha de un plan de transporte de ámbito metropolitano, se ha realizado una descripción de cada uno de los determinantes de salud, si bien, esta valoración únicamente se refiere a la **fase de puesta en servicio y explotación** sin haberse tenido en cuenta la fase de ejecución de las obras, hecho especialmente importante y que se ha de tener en cuenta dado que la incidencia en algunos determinantes es significativamente negativa.

A continuación se detallan algunos determinantes que, con carácter general, deberían evaluarse en esta fase dada la probabilidad de su ocurrencia, su duración y el impacto negativo para la salud que por

Código Seguro de Verificación:VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma			
FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	13/18



regla general suelen suponer, especialmente para las actuaciones que se lleven a cabo en el ámbito urbano dado el mayor número de receptores:

- **Emisión de contaminantes al aire, suelo y agua:** La ejecución de obras e infraestructuras siempre conlleva estos riesgos que, si bien son temporales, requieren la adopción de las medidas necesarias para minimizarlos hasta niveles aceptables.
- **Empleo y desarrollo económico:** Durante la fase de ejecución de los proyectos e infraestructuras se crean puestos de trabajo relacionados con la construcción, ingeniería, I+D+I, nuevas tecnologías, sector energético, PRL, dirección de proyectos, transporte de mercancías.... El hecho de que el plan tiene continuidad temporal podría suponer trabajo estable para determinados sectores y oportunidades para empresas de la zona.
- **Ocupación del territorio:** En este sentido se debe tener en cuenta tanto el espacio permanente que ocupa una nueva infraestructura como la ocupación temporal del espacio que genera cualquier obra pública (maquinaria, obreros, materiales...)
- **Problemas de accesibilidad y accidentabilidad ligados al tráfico:** El plan prevé varias actuaciones globales de conexiones y ampliaciones como el enlace de MA-20 con A-7, ampliación de la A-387 hasta Fuengirola, mejoras de acceso a Churriana/Aeropuerto, nuevo trazado de conexión Alhaurín el Grande-Cártama A-357, ampliación de la A-404 hasta Churriana y conexión desde la A-357 con el PTA. La ejecución de las obras previsiblemente puede ocasionar problemas de tráfico (dificultades en la accesibilidad a servicios esenciales, laborales o redes de apoyo) y accidentes de tráfico.

Por ello, se recomienda que, antes de la puesta en marcha del plan, el promotor realice el análisis antes mencionado, identifique los potenciales problemas y las poblaciones que pueden verse afectadas (para ello se han aportado mapas con las cuestiones relacionadas con la población y con otros factores que tienen que ver con la salud más relevantes) y tome las medidas correctoras que correspondan.

Con relación a la identificación de determinantes y su evaluación en la **fase de puesta en servicio y explotación**, la administración promotora realiza una lista de chequeo del escenario del plan identificando aquellos determinantes que pueden verse afectados positiva o negativamente.

Posteriormente presenta una matriz donde vincula el impacto de las diferentes actuaciones que conlleva la implantación de un sistema de transporte de alta capacidad (BRT) y la reordenación y creación de nuevos servicios de autobús, de líneas de cercanías subterráneas o en superficie, diversas conexiones ciclistas metropolitanas y otros servicios adicionales que favorezcan la intermodalidad.

Independientemente de este análisis, esta administración considera que se deben analizar en conjunto los impactos asociados a todas las actuaciones del plan, sus objetivos y medidas específicas. Los principales impactos que pueden derivarse del plan son los siguientes:

- **Calidad de aire:** (contaminación y ruido). El tráfico es la fuente principal de contaminación de las zonas urbanas. Existe amplia evidencia científica que establece la relación causa-efecto entre los contaminantes atmosféricos y los problemas respiratorios, cardiovasculares y el cáncer. Diversos estudios relacionan el transporte y la contaminación acústica con la falta de sueño y el deterioro cognitivo. Entre la población expuesta se considera especialmente vulnerable a los niños, mayores de 65 años y personas socialmente desfavorecidas. Para el ruido se consideran además como especialmente vulnerables los ámbitos educativos y sanitarios por la necesidad de concentración y/o descanso. La implantación del plan supone una serie de medidas encaminadas a disminuir la contaminación ambiental, y con ello, mejorar la salud, mediante la reducción del tráfico de vehículos privados, evitando las congestiones y mejorando los accesos a los principales núcleos de población que es donde se concentran las mayores emisiones ambientales. También contribuye positivamente a la promoción de la movilidad activa, el aumento del uso de vehículos menos contaminantes y aumento del número de puntos de recarga para vehículos eléctricos. Otras medidas favorables para la salud son las que reducen la exposición de la población al tráfico como

Código Seguro de Verificación:VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	14/18



la creación de zonas peatonales o de tráfico restringido y las barreras (vegetación o paneles) entre vías de comunicación y zonas residenciales; también ayudan medidas preventivas como el empleo de materiales que reduzcan el ruido, limitación de velocidad, etc.

- **Accesibilidad a transporte público:** El Plan favorece la conectividad, movilidad y accesibilidad al transporte público, a través de la creación de nuevas líneas, coordinación de los servicios urbanos con interurbanos y sistema de transporte público metropolitano, creación de sistema de transporte de alta capacidad, conexión con itinerarios peatonales y carriles bici que conecten todos los núcleos poblacionales, aumento de las opciones tarifarias para el uso del transporte público, etc. El transporte público, aparte de otros beneficios ambientales, es un gran aliado para la movilidad y la eliminación de inequidades, pues permite moverse a personas de escasa movilidad o recursos económicos, por lo que tiene un impacto positivo sobre la sociedad. Estas medidas afectan de forma generalizada a toda la población del Arco de la Bahía pudiendo tener mayor repercusión en jóvenes, población más alejada de los centros urbanos y población socialmente desfavorecida. Sería recomendable priorizar estas actuaciones dentro del conjunto del plan al objeto de reducir inequidades.
- **Accesibilidad a servicios:** La mejora de accesibilidad al transporte público construcción de áreas intermodales, creación de aparcamientos disuasorios, coordinación de los servicios, etc son entre otras, medidas que favorecen el acercamiento de la población a los servicios esenciales. Igualmente les permiten acceder a oportunidades laborales y a extender o profundizar sus redes de apoyo personales. Por todo ello, se considera un impacto favorable sobre la población. Este impacto es especialmente significativo en barrios con peores dotaciones sociales y en los pueblos del interior de la comarca que son los más distanciados de hospitales, servicios administrativos, Universidad, centros comerciales y de ocio por lo que en este sentido, como en el caso anterior, se recomienda que se prioricen aquellas actuaciones que afecten a la población con mayores inequidades.
- **Accidentabilidad ligada al tráfico:** Las medidas mencionadas anteriormente junto con otras como actuaciones enfocadas a la segregación del transporte de mercancías y su control, duplicación y/o desdoblamiento de las vías de acceso, mejora del mantenimiento y mejoras en la infraestructura (señalización, tecnologías...) proyectadas en este plan supondrían un efecto positivo sobre este determinante pudiendo tener mayor incidencia en colectivos vulnerables, peatones, ciclistas y motoristas que son los que actualmente suman el 46% de los accidentes mortales de tráfico según información de la DGT. Esta reducción de la lesionabilidad y mortalidad además de evitar situaciones dramáticas en las familias podría tener un impacto económico en cuanto a que el gasto sanitario que se invierte por esta causa podría destinarse a otros ámbitos sanitarios suponiendo un beneficio extra para la población.
- **Actividad física:** Según los datos facilitados por la OMS el sedentarismo es uno de los factores de mayor riesgo de mortalidad por enfermedades no transmisibles. Numerosos estudios relacionan la inactividad física con enfermedades cardio-metabólicas. El sobrepeso y obesidad constituye en la actualidad uno de los grandes problemas de salud pública. El plan promueve el fomento de la movilidad activa mediante la adopción de diversas medidas encaminadas a la dotación de infraestructuras y equipamientos (carriles peatonales y de bicis, puntos de préstamos de bicis, flota de bicis públicas, autobuses con portabicis y portapatinetes, etc.) así como campañas de información. Igualmente la creación de espacios libres de vehículos y un diseño de la ciudad donde todos los servicios se encontrasen a una distancia inferior a 500 m son otras actuaciones que se recomiendan en este sentido. Todas estas actuaciones supondrán un impacto positivo en la población.
- **Convivencia ciudadana:** El empleo de transporte colectivo y aumento de actividades al aire libre puede suponer mejora en las relaciones interpersonales y la cohesión social. Del mismo modo la reducción del tiempo en los desplazamientos supone disponer de más tiempo libre para dedicar a otras actividades por ejemplo al ocio, reuniones familiares, con amigos...contribuyendo de esta

Código Seguro de Verificación: VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	15/18





manera a un mayor bienestar. En este sentido, hay que tener cuidado con la creación de barreras físicas (nuevas infraestructuras que impidan el paso entre zonas aledañas), dificultades para personas con movilidad reducida o zonas que queden mal cubiertas por transporte público.

- **Empleo y desarrollo económico:** El Plan contempla una variedad de medidas relacionadas con este determinante. Por un lado, la mejora de las conexiones favorece el acceso de la población a su trabajo y a diferentes servicios apoyando así el comercio y empleo local. Por otro lado, el Plan afecta a este determinante desde la visión de crear empleo a la hora de la integración de nuevos servicios de transporte en la comarca, impulso a las nuevas tecnologías en el transporte y a la innovación. Otras actuaciones incluidas en el paquete de medidas complementarias como crear campañas de información y concienciación hacia una movilidad sostenible o el propio hecho del mantenimiento de los futuros viales e infraestructuras asociadas a la movilidad, entre otras, también ayudan a crear empleo. Con todo ello la población de la comarca podría verse beneficiada mejorando su renta, su estabilidad laboral y su calidad de vida en una zona históricamente castigada por los altos índices de desempleo.

Teniendo en cuenta lo anterior, se entiende que la puesta en marcha del plan va a suponer un beneficio global para la población de la comarca. Para optimizar estos impactos se recomienda que se prioricen las medidas que favorezcan los impactos antes descritos y, en especial, aquellas que se dirijan a un mayor número de personas (puede usarse como base los mapas presentes en las figura 2), las que reduzcan las inequidades existentes favoreciendo a las poblaciones más vulnerables (pueden usarse como base los mapas presentes en las figuras 3 y 4) y aquellas medidas más demandadas desde la población y que se han descrito en el apartado anterior.

Por último señalar, que en el PTMAM se han tenido en cuenta algunos impactos negativos, como es la vulnerabilidad a las olas de calor, como consecuencia de la ampliación de nuevas vías, carriles bus y carriles bici, que conllevan el aumento de la superficie oscura que incrementaría la temperatura superficial del suelo, dando lugar al efecto isla de calor, si bien se prevé que este impacto sea minimizado a largo plazo, al fomentar el uso del transporte público frente al privado, al reducir congestiones y retenciones de vehículos y al disminuir el tráfico motorizado, reduciendo las emisiones que contribuyen a aumentar la temperatura en el entorno urbano, la transmisión de enfermedades entre la población por su aglomeración si no se toman medidas de prevención oportunas como el control de aforo, distanciamiento y el uso obligatorio de mascarillas, dispensadores de geles hidro-alcohólicos en las diferentes infraestructuras y modos de transporte público y la exposición a campos electromagnéticos, debido al fomento de la movilidad eléctrica, las infraestructuras asociadas al PTMAM.

6. CONCLUSIONES

Una vez valorado el documento VIS presentado por la administración promotora, en líneas generales podemos concluir que el PTMAM va a tener un **impacto positivo** en la salud de la población de la comarca al pretender implantar un sistema de movilidad sostenible favoreciendo la accesibilidad de la población a los servicios y equipamientos básicos, mejorando las interconexiones entre los diferentes núcleos poblacionales, promoviendo el uso de energías renovables, empleo de transporte público y la movilidad activa reduciendo las emisiones contaminantes. Estas medidas contribuyen así mismo a mitigar los efectos del cambio climático y por consiguiente los efectos de éste sobre la salud de la población y del medio.

Sin embargo, no hay que descartar los impactos negativos derivados del plan fundamentalmente en la fase de ejecución los cuales deberán abordarse teniendo en cuenta la población potencialmente afectada y reduciendo en la medida de lo posible los impactos que se puedan generar.

Código Seguro de Verificación:VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma			
FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	16/18



Desde el punto de vista de la salud, se recomienda que se prioricen las actuaciones según los siguientes criterios (en orden de interés), de forma que se comience por actuaciones que:

- ✓ Faciliten la adopción de modos de transporte activos.
- ✓ Faciliten el uso de transporte público colectivo.
- ✓ Disminuyan las necesidades de transporte y, en especial, las que requieran el uso de transporte privado.
- ✓ Opten por modos de transporte menos contaminantes (ruido y contaminación del aire) o disminuyan la exposición de la población a estos riesgos.
- ✓ Disminuyan la accidentabilidad, especialmente la vinculada a peatones.
- ✓ Disminuyan las inequidades en materia de accesibilidad y/o exposición a contaminantes por parte de las poblaciones más vulnerables (indicadas en los mapas del capítulo 4)
- ✓ Den respuesta a las peticiones realizadas por la población en los procesos de participación ciudadana.

Por ello, en general, se estiman como criterios de priorización más favorables desde el punto de vista de la salud y la población los siguientes:

- Minimizar la exposición de la población* a la contaminación del aire causada por el tráfico (niveles recomendados por la OMS).
- Minimizar la exposición de la población* a niveles de ruido inaceptables (recomendaciones de la OMS).
- Minimizar las necesidades de movilidad de la población*, planificando un modelo de hábitat compacto y diverso.
- Maximizar la accesibilidad de la población* a sus destinos a través del transporte público, abaratando los costes, extendiendo las redes, reduciendo los tiempos de acceso y eliminando posibles barreras físicas.
- Maximizar la accesibilidad de la población* a sus destinos usando movilidad activa (a pie, en bicicleta), extendiendo las redes, reduciendo los tiempos de acceso y eliminando posibles barreras físicas.
- Minimizar la accidentabilidad de la población* en sus desplazamientos.
- Maximizar los espacios de convivencia ciudadana libres de vehículos.

Nota: Cuando se indica población* nos referimos tanto a población en general como a hacer especial énfasis en las poblaciones más vulnerables, para las que se han dado pautas de identificación en el capítulo 4.

En cuanto a la relevancia y/o valoración de las potenciales ganancias en salud, no es posible realizar un estudio en profundidad ante la falta de datos aportados por el promotor (las medidas no cuentan con concreción suficiente en términos de alcance, extensión y/o plazos). No obstante, entendemos que analizar estos beneficios serían un buen aval para el plan, por lo que se recomienda que en la evaluación intermedia y/o final se realicen estimaciones de ganancia en salud con los indicadores que se comentarán seguidamente.

En el seguimiento del plan, el documento VIS concluye que estos impactos positivos se verán reflejados en los indicadores de contaminación atmosférica y cambio climático vinculados a una variación en el sistema modal de transporte y recogidos en el Estudio Ambiental Estratégico. En este sentido sería interesante la introducción de otros indicadores para comprobar el cumplimiento de las previsiones y objetivos en salud así como valorar las desviaciones que se produzcan. A modo de ejemplo podría ser interesante la inclusión, entre otros, de los siguientes indicadores:

Código Seguro de Verificación: VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma			
FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	17/18



- 1.- Proximidad a carriles bici.
- 2.- Participación en el transporte público.
- 3.- Tiempos de viaje.
- 4.- Proximidad a paradas de transporte público. (Población que vive a menos de 200 m de una parada)
- 5.- Proximidad a servicios básicos. (Población que puede acceder a pie o en transporte público en menos de 45 minutos a servicios educativos, sanitarios y sociales)
- 6.- Frecuencia de paso del transporte colectivo.
- 7.- Accidentes de tráfico. (Número de personas accidentadas y número de personas fallecidas)
- 8.- Población expuesta a niveles altos de contaminantes. (ver indicador 2 de la dimensión de Movilidad en el DAU-3 publicado por esta consejería en su página web)
- 9.- Población expuesta a niveles sonoros molestos.
- 10.- Tipos de luminarias empleadas.
- 11.- Puestos de trabajo creados.
- 12.- Población que se moviliza en modos activos. (Población que vive a menos de 500 m de un carril-bici o de un sendero acondicionado / Población que vive a menos de 200 m de una zona peatonalizada)
13. Reparto modal. (ver indicador 1 de la dimensión de Movilidad en el DAU-3)

Nota: Como niveles altos o molestos se recomienda que se usen los valores recomendados por la OMS en sus documentos oficiales.

José María de Torres Medina

Director General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica

Código Seguro de Verificación: VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT. Permite la verificación de la integridad de una copia de este documento electrónico en la dirección: <https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma>

FIRMADO POR	JOSE MARIA DE TORRES MEDINA	FECHA	26/08/2022
ID. FIRMA	VH5DPJTSF9VXXD32Y67MA9Z7L8KPLT	PÁGINA	18/18

INFORME SOBRE EL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO GÉNERO

1. FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME

1.1 Denominación

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible.

1.2 Contexto legislativo

La Constitución Española establece en su artículo 14 que los españoles son iguales ante la ley, sin que pueda prevalecer discriminación alguna por razón de nacimiento, raza, sexo, religión, opinión o cualquiera otra condición o circunstancia personal o social.

De acuerdo con el artículo 114 de la Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, así como con la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, y la Ley autonómica 12/2007, de 26 de noviembre para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, que establece en su artículo 6, la obligatoriedad de que se incorpore de forma efectiva el objetivo de la igualdad por razón de género en todos los proyectos de ley, reglamentos y planes que apruebe el Consejo de Gobierno, disponiendo que, a tal fin, en el proceso de tramitación de esas disposiciones, deberá emitirse un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas; se realiza el presente informe siguiendo lo dispuesto en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, que regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, su carácter, contenido y procedimiento de tramitación, correspondiendo la emisión del informe al centro directivo competente para la iniciación del procedimiento de la elaboración de la disposición que se trate, y según su artículo 3.1 que dispone la obligatoriedad de la emisión del informe de evaluación del impacto de género sobre el contenido de todos los planes que apruebe el Consejo de Gobierno.

Además, en lo relativo a planeamiento urbanístico, vivienda y transporte, se cumplirán con las obligaciones que se derivan del artículo 50 de la Ley 12/2007, donde se indica que las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población. También, la Administración de la Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres.



FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 1/16
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



1.3 Centro directivo emisor

En cuanto al ámbito competencial, dentro del marco otorgado por la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, en el Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, se determina en su artículo 10.1 que “corresponden a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda las competencias que actualmente tiene atribuidas la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio”.

El Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, contempla en su artículo 10 que la Dirección General de Movilidad y Transportes, es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma, y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente. Entre otras, le corresponden las siguientes funciones:

a) La elaboración de estrategias, planes y programas en materia de movilidad, ligadas al transporte de la Comunidad Autónoma en el marco de la planificación general establecido por la Viceconsejería; así como su aprobación desarrollo y seguimiento en el marco de sus competencias.

b) La elaboración de normas y la redacción de estudios y planes en el ámbito de la gestión del transporte, así como las tareas de coordinación que permitan definir la política de movilidad y transportes a partir de las necesidades de la población en los distintos ámbitos territoriales andaluces y de sus características en materia de género, todo ello con criterios de sostenibilidad y accesibilidad.

Finalmente, el Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 22 de enero de 2013, por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, dedica su apartado Octavo a regular el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan, disponiendo que el órgano competente para su tramitación es la Consejería de Fomento y Vivienda, en respuesta a estos fundamentos se emite el presente informe con el objeto de evaluar el impacto de género del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible.

2. IDENTIFICACIÓN DE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga (en adelante PTMAM) busca la construcción de una estrategia amplia para mejorar los servicios de transporte, basada en las redes existentes e incluyendo nuevas tecnologías y servicios. Por ello, el Plan sienta las bases para un nuevo modelo económico de bajo consumo de carbono y menos consumo energético, bajo criterios de equidad social y reparto justo de la riqueza, consiguiendo alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en la aglomeración metropolitana de Málaga en la que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial.

Se han definido las siguientes orientaciones estratégicas que serán la base de la evaluación del Plan:

- Reducción del transporte en vehículo privado o moto.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 2/16
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Promoción del transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al tráfico en vehículo privado.
- Desarrollo del transporte en bicicleta, en los tramos que sean declarados de interés metropolitano, así como de los desplazamientos a pie.
- Abordar de manera específica las necesidades de movilidad de la población estacional para su cobertura mediante transporte público.
- Cuantificación de la mejora que la implantación del Plan supondrá para la salud de los habitantes y visitantes del Área Metropolitana de Málaga y para su entorno ambiental.

En función de las necesidades percibidas en el Área Metropolitana de Málaga, se han determinado unos objetivos estratégicos que definen este Plan:

- OE1: Reducir el transporte en modos motorizados, específicamente en vehículo privado y moto.
- OE2: Incrementar los desplazamientos en modos no motorizados.
- OE3: Mejorar el transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al tráfico en vehículo privado.
- OE4: Abordar de manera específica las necesidades de movilidad de la población estacional para su cobertura mediante transporte público.
- OE5: Implantar un modelo de movilidad racionalizando las infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático.
- OE6: Contribuir a la disminución del consumo energético y a la disminución de contaminantes asociados al transporte metropolitano, de manera que se mejore la calidad de vida y salud de las personas.

El PTMAM pretende ser un instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de la ciudad, definiendo una hoja de ruta integral que recoja cómo debe desarrollarse el transporte como actividad sostenible en sí misma, pero también para apoyar la actividad económica y reforzar la cohesión social.

Las políticas de planificación del transporte no son neutrales, tienen diferentes impactos en hombres y mujeres por lo que su planificación estratégica debe realizarse incorporando la perspectiva de género; dado que las infraestructuras de transporte y movilidad pueden mantener las desigualdades de género o por el contrario, se pueden incorporar mecanismos y medidas dirigidas a neutralizar los posibles impactos negativos, así como a reducir o eliminar las desigualdades encontradas.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 3/16
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Por ese motivo, el PTMAM analiza la movilidad bajo la perspectiva de género, analizando y diagnosticando las diferencias en la movilidad entre hombres y mujeres, buscando los problemas y los retos a los que se enfrenta la mujer en sus desplazamientos con el fin de proponer medidas concretas que mejoren su movilidad cotidiana.

En consecuencia de todo lo expuesto, del alcance general de los preceptos anteriormente mencionados y del objeto del documento de planificación, teniendo como grupo destinatario final a la población de mujeres y hombres del área de Málaga, hay que considerar pertinente la emisión del presente informe, debiéndose tener presente al efecto lo dispuesto en la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía.

3. IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL IMPACTO DE GÉNERO PARA EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Los 16 municipios integrados en el ámbito de estudio del Plan son los siguientes: Málaga, Alhaurín el Grande, Alhaurín de la Torre, Álora, Benalmádena, Cártama, Coín, Colmenar, Fuengirola, Pizarra, Rincón de la Victoria, Torremolinos, Mijas, Almogía, Casabermeja y Totalán.

Dicho ámbito constituye la segunda región metropolitana de Andalucía en materia de población, totalizando 1.046.826 habitantes permanentes en 2017, distribuidos en 1.5559,44 km². Siendo la densidad de población en el Área Metropolitana de Málaga de 673 hab/km², cifra mucho mayor a la de la provincia de Málaga con 223 hab/km², y superando con creces la media nacional que está en 92 hab/km² y al promedio de la Unión Europea situado en 116 hab/km².

En el punto 7.2.1.1 se analiza la evolución demográfica con enfoque de género quedando reflejado un 51,16% de hombres frente al 48,84% de mujeres.

Tabla 6: Índice de distribución de población por municipios.

Municipio	Mujeres	Hombres	TOTAL	Índice de distribución	
				Mujeres	Hombres
Alhaurín de la Torre	19.458	19.695	39.153	49,70%	50,30%
Alhaurín el Grande	12.350	12.370	24.720	49,96%	50,04%
Almogía	1.937	1.828	3.765	51,45%	48,55%
Álora	6.527	6.397	12.924	50,50%	49,50%
Benalmádena	34.082	34.777	68.859	49,50%	50,50%
Cártama	12.772	12.545	25.317	50,45%	49,55%
Casabermeja	1.806	1.636	3.442	52,47%	47,53%
Coín	10.824	10.738	21.562	50,20%	49,80%
Colmenar	1.742	1.641	3.383	51,49%	48,51%
Fuengirola	36.642	38.287	74.929	48,90%	51,10%
Málaga (capital)	273.636	295.366	569.002	48,09%	51,91%
Mijas	38.549	38.602	77.151	49,97%	50,03%
Pizarra	4.580	4.493	9.073	50,48%	49,52%
Rincón de la Victoria	22.116	23.022	45.138	49,00%	51,00%
Torremolinos	33.841	33.860	67.701	49,99%	50,01%
Totalán	373	337	710	52,54%	47,46%
TOTAL	511.235	535.594	1.046.829	48,84%	51,16%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IECA. 2017.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 4/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



En el apartado 7.5.2.1 se analiza la motorización según perspectiva de género, existiendo un total de 571.894 conductores en el Área Metropolitana de Málaga, siendo el 43,22 % mujeres frente a un 56,78 % de hombres.

Tabla 18: Censo de conductores por sexo.

Territorio	Hombres	Mujeres	Total	Índice de feminización: $\frac{n^{\circ} \text{ Mujeres}}{n^{\circ} \text{ Hombres}}$
Alhaurín de la Torre	12.929	10.837	23.766	0,84
Alhaurín el Grande	7.554	5.479	13.033	0,73
Almogía	1.143	669	1.812	0,59
Álora	4.510	2.651	7.161	0,59
Benalmádena	18.263	15.039	33.302	0,82
Cártama	8.030	5.808	13.838	0,72
Casabermeja	1.114	700	1.814	0,63
Coín	7.128	5.026	12.154	0,71
Colmenar	1.176	681	1.857	0,58
Fuengirola	19.774	14.846	34.620	0,75
Málaga (capital)	184.892	138.716	323.608	0,75

Territorio	Hombres	Mujeres	Total	Índice de feminización: $\frac{n^{\circ} \text{ Mujeres}}{n^{\circ} \text{ Hombres}}$
Mijas	21.279	17.229	38.508	0,81
Rincón de la Victoria	13.986	11.930	25.916	0,85
Torremolinos	19.545	15.266	34.811	0,78
Totalán	242	154	396	0,64
Pizarra	3.159	2.139	5.298	0,68
TOTAL	324.724	247.170	571.894	0,76

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio del Interior. DGT e IECA.

Por otro lado, gracias a la colaboración de los operadores de transporte público, se ha podido realizar un análisis del censo de los conductores según sexo, siendo preponderante el sexo masculino. Según los datos ofrecidos, esto ocurre también en otros puestos de trabajo, especialmente en mecánicos, técnicos y directivos. Por tanto, se propone como objetivo el aumento de la presencia de la mujer en la plantilla total de las empresas de transporte público hasta alcanzar la paridad, es decir, al menor un incremento medio del 28,5%.

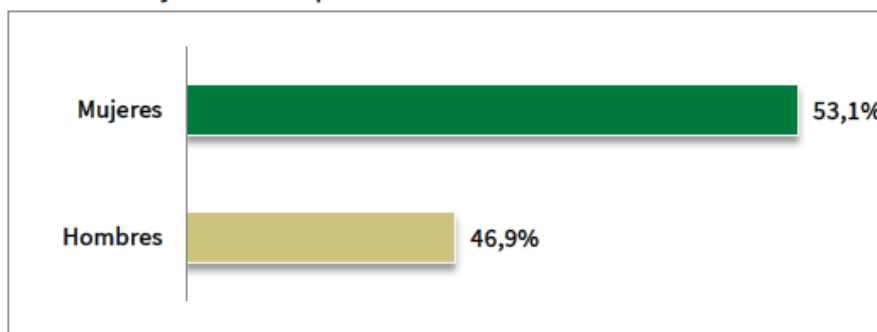
Dentro del análisis de la movilidad, se debe aclarar que, debido a la importante actividad turística existente en el área de estudio, se han elaborado dos diagnósticos para diferentes ámbitos temporales: invierno y verano.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 5/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



El apartado 7.11.1.6 refleja la movilidad desde una perspectiva de género y por motivos en invierno.

Gráfico 38: Viajes realizados por sexo.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

Dentro del área metropolitana de Málaga se realizan un total de 3.285.412 viajes, teniendo en cuenta todos los modos de transporte existente en la zona. De estos viajes, un 53,1% lo realizan mujeres y el resto hombres.

Hay una diferencia importante en el número de viajes realizados entre sexos. La mujer es la mayor generadora de viajes tanto dentro de la ciudad de Málaga como en los interiores a la Corona Metropolitana; sin embargo, en las relaciones entre ambas, el hombre supera a la mujer en viajes.

Para conocer con exactitud la representación de la proporción de hombres y mujeres en los viajes realizados en el área metropolitana, se calcula el índice de presencia relativa (IPRHM), el cual establece los límites de presentación equilibrada en 40%-60%, según la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía. La representación es equilibrada en todas las relaciones del área.

Tabla 58: Indicadores para la movilidad metropolitana no motorizada.

Viajes	Mujeres	Hombres	Total	%Total	IPRHM
Corona Metropolitana	565.393	425.949	991.342	30,2%	1,14
Málaga Interno	1.001.605	911.685	1.913.290	58,2%	1,05
Málaga - Corona	178.141	202.639	380.780	11,6%	0,94
TOTAL	1.745.139	1.540.274	3.285.412	100,0%	1,06

NOTA:

- Sobrerrepresentación masculina (<0.80)
- Representación equilibrada (0.80 – 1.20)
- Sobrerrepresentación femenina (>1.20)

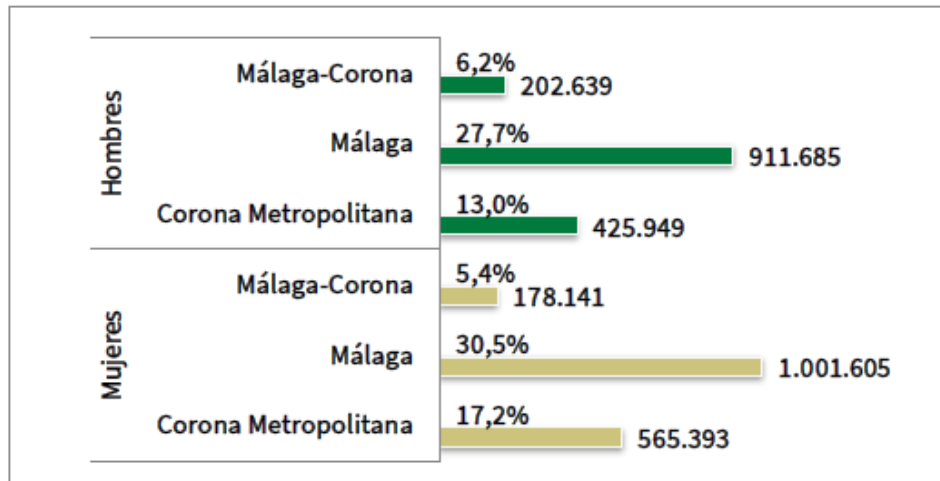
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 6/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



La distribución espacial por sexo del volumen total de desplazamientos del área metropolitana de Málaga queda como se muestra en el gráfico siguiente, perteneciendo el mayor de los volúmenes a los viajes realizados por mujeres en el interior de la capital (30,5%).

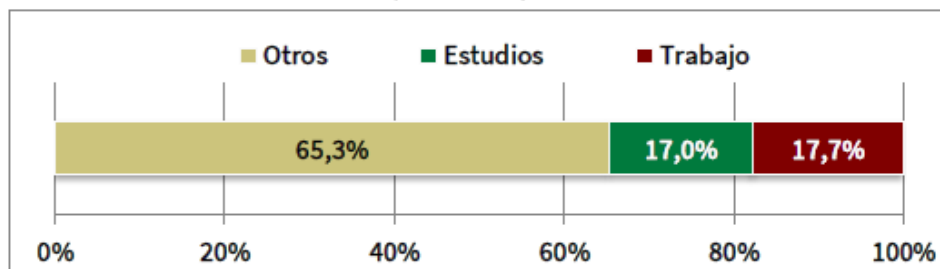
Gráfico 39: Distribución de los viajes totales realizados en el Área Metropolitana de Málaga por sexo y zonas.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

De los viajes realizados en el área metropolitana, el 17,7 % son producto de viajes por motivo de trabajo y el 17,0% por motivo de estudios, mientras que el 65,3% restante pertenecen a otro tipo de motivo de viajes que se ha clasificado como “otros” (visita al médico, ocio, deporte...).

Gráfico 40: Distribución de los viajes totales por motivo.



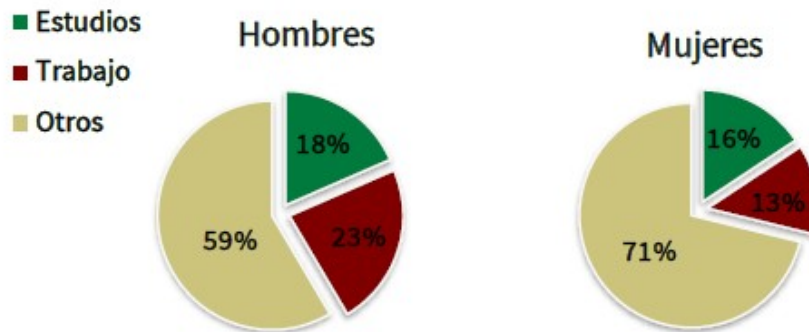
Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

Tras un análisis diferenciado por sexos, se percibe que la mujer realiza más trayectos por motivo de estudios (16%) que por trabajo (13%), al contrario de los hombres, quienes realizan el 23 % de sus viajes por motivos relacionados con el trabajo y un 18 % por motivos de estudio.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 7/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



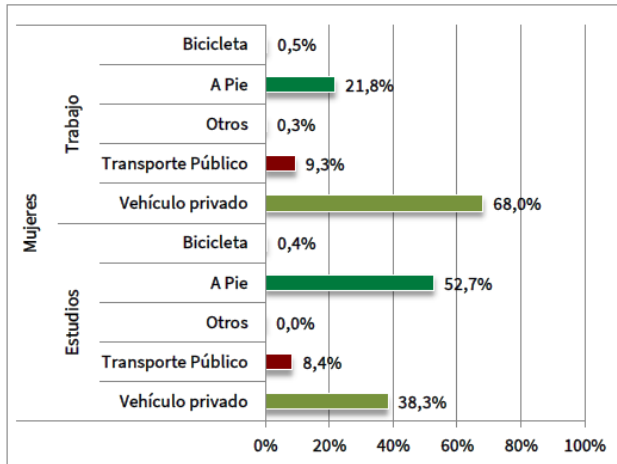
Gráfico 41: Motivo de viajes por sexo.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

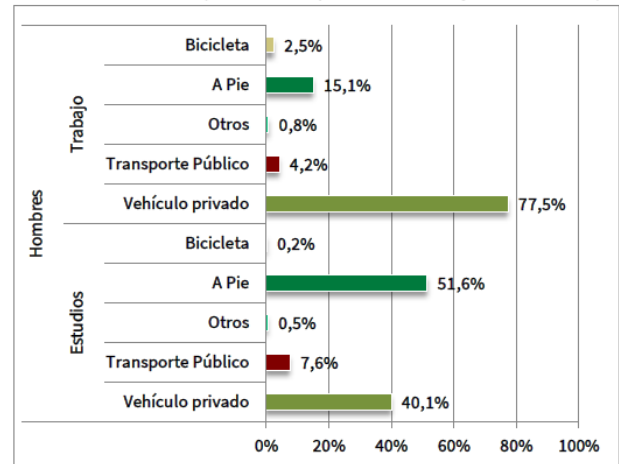
Por otro lado, se ha analizado el reparto por modo de transporte de los motivos identificados como obligados dentro de la movilidad. El hombre escoge para acudir al trabajo el vehículo privado, muy por encima del resto de modos (77,5%) y de igual manera lo elige la mujer, aunque con menor porcentaje (68,0%).

Gráfico 42: Modo de transporte utilizado por las mujeres según motivo del viaje.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

Gráfico 43: Modo de transporte utilizado por los hombres según motivo del viaje.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

Sin embargo, el transporte público no es apenas una opción para ir a trabajar, siendo utilizado por los hombres un 4,2% y por las mujeres un 9,3%, de la misma manera que tampoco lo es la bicicleta. Los motivos son los expuestos con anterioridad, como la mala conexión y mantenimiento de los carriles bici y el mal servicio del transporte público en cuanto a elevados tiempos de viaje.

Cuando los viajes se realizan por motivos de estudio el reparto cambia, dándole gran importancia a los viajes a pie, probablemente por motivos de edad, y donde ambos sexos lo utilizan como primera opción

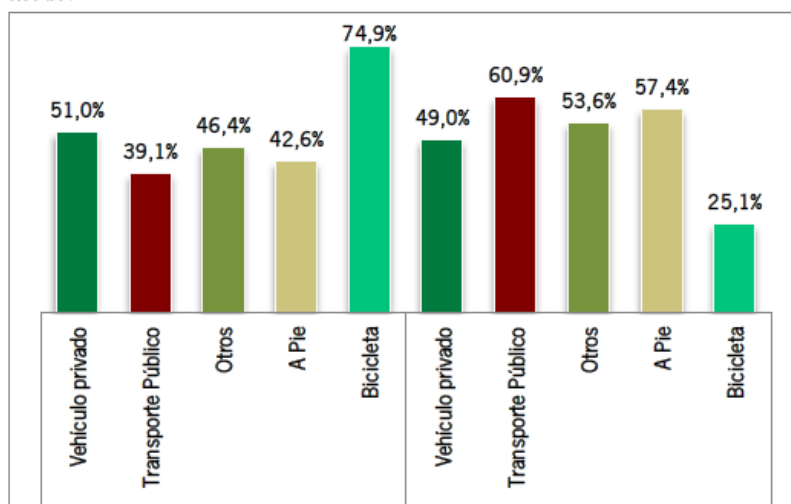
FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 8/16
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



(52,7% mujeres y 51,6% hombres), si bien sigue teniendo gran participación el vehículo privado en lugar del transporte público.

En relación a los viajes en modos sostenibles, por cualquiera de los motivos, la mujer presenta mayores cuotas de participación en el transporte público (60,9%) y en los viajes a pie (57,4%), mientras que el hombre presenta mayores cuotas en los viajes en bicicleta (74,9%).

Gráfico 44: Participación de cada sexo en el total de viajes contabilizados por modo.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de invierno 2017.

El apartado 7.11.1.6.1 refleja **las conclusiones de la movilidad** desde una perspectiva de género y los principales resultados del diagnóstico de la movilidad según sexos en invierno :

- Del total de los viajes realizados en transporte público, 235.172 diarios, un 60,9% los realizan las mujeres. Sin embargo, esta no es la opción preferida ni como modo para acudir al trabajo ni al centro de estudio.
- El uso del vehículo privado se distribuye de manera equitativa entre sexos, siendo el modo más usado para el motivo trabajo.
- Los viajes a pie resultan ser el modo más popular para ambos sexos por motivo de estudios. Y muy aceptado por las mujeres como elección para acudir al trabajo (21,8%).
- Al contrario del resto de modos, el uso de la bicicleta pertenece en su mayor parte al hombre (74,9%) que lo utiliza como modo de transporte al trabajo (2,5%). Analizando el uso que hace la mujer de este modo (25,1%), observamos que no resulta paritario.

En el apartado 7.11.1.6.2. señala los indicadores para la movilidad desde una perspectiva de género en invierno y que medirán el alcance de las mejoras obtenidas tanto en modos motorizados como no

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 9/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



motorizados y que se evaluarán una vez que se haya implementado el Plan en el área metropolitana. **Los indicadores de género** son:

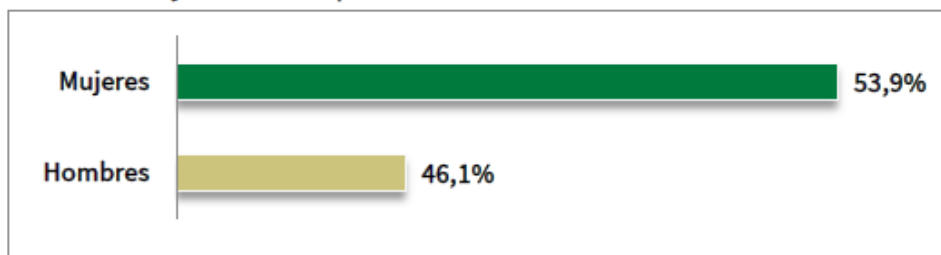
- Participación de la mujer en el uso de la bicicleta: 25,1 %
- Participación de los hombres en el uso del transporte público: 39,1 %

En el apartado 7.11.1.7, entre **las conclusiones del diagnóstico de invierno**, destacamos las relacionadas con las perspectiva de género:

- Del total de los viajes realizados en transporte público, un 60,9% los realizan las mujeres. Sin embargo, esta no es la opción preferida ni como modo para acudir al trabajo ni al centro de estudios.
- El uso del vehículo privado se distribuye de manera equitativa entre sexos, siendo el modo más usado para el motivo trabajo.
- Los viajes a pie resultan ser el modo más popular para ambos sexos por motivo de estudios. Y muy solicitado por las mujeres como elección para acudir al trabajo (21,8%).
- El uso de la bicicleta pertenece en su mayor parte al hombre (74,9%).

El apartado 7.11.2.6 refleja la movilidad desde una perspectiva de género y por motivos en verano.

Gráfico 56: Viajes realizados por sexo.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano 2017.

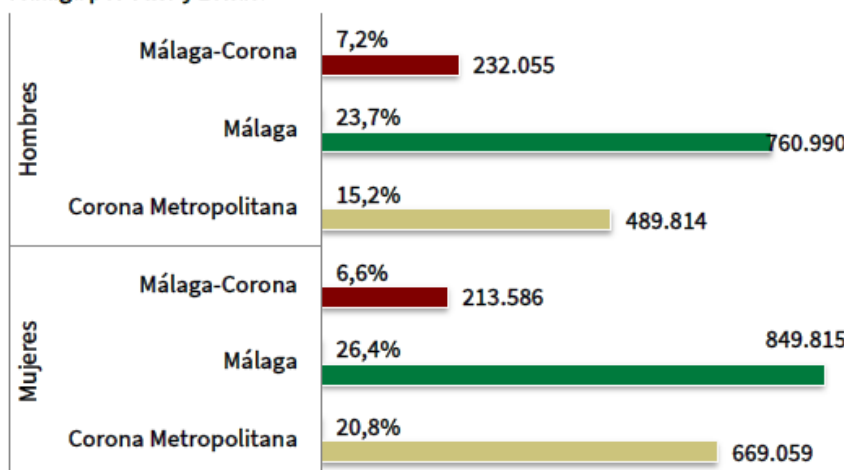
Dentro del área metropolitana de Málaga se producen 3.215.320 viajes diarios en verano, teniendo en cuenta todos los modos de transporte existentes en la zona. De estos viajes, un 53,9% lo realizan mujeres y el resto hombres, muy similar a cómo se distribuye la movilidad en el período de invierno, aumentando débilmente el porcentaje de participación de las mujeres.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	10/01/2023	PÁGINA 10/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER		
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



La distribución espacial por sexo del volumen total de desplazamientos del área metropolitana de Málaga queda como se muestra en el gráfico siguiente, perteneciendo el mayor de los volúmenes a los viajes realizados por mujeres en el interior de la capital (26,4%).

Gráfico 57: Distribución de los viajes totales realizados en el Área Metropolitana de Málaga por sexo y zonas.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano 2017.

Se aprecian diferencias en cuanto a la distribución espacial presentada por el modelo de invierno. Se presenta a continuación una tabla comparativa donde se puede ver la variación por ámbito y sexo.

Tabla 63: Comparativo de la distribución por sexo y zona.

VERANO					
Mujeres			Hombres		
Corona Metropolitana	Málaga	Málaga-Corona	Corona Metropolitana	Málaga	Málaga-Corona
669.059	849.815	213.586	489.814	760.990	232.055
20,8%	26,4%	6,6%	15,2%	23,7%	7,2%
INVIERNO					
Mujeres			Hombres		
Corona Metropolitana	Málaga	Málaga-Corona	Corona Metropolitana	Málaga	Málaga-Corona
565.393	1.001.605	178.141	425.949	911.685	202.639
17,2%	30,5%	5,4%	13,0%	27,7%	6,2%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano e invierno 2017.

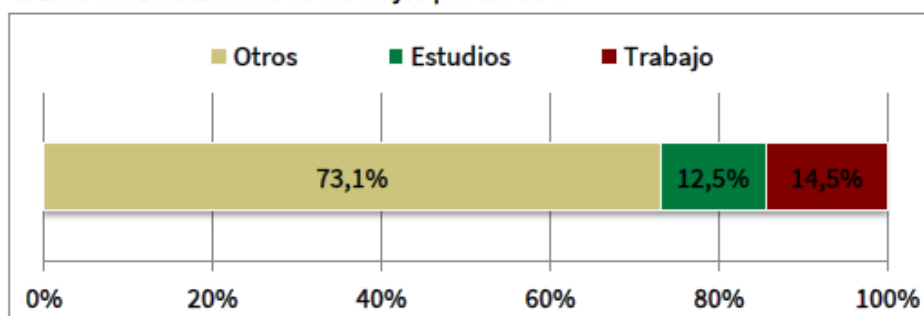
FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		10/01/2023	PÁGINA 11/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Como se puede observar en ambos sexos, los volúmenes en la Corona Metropolitana aumentan en verano mientras disminuyen en el interior de la capital.

Analizando los volúmenes de desplazamientos por motivo realizados en el área metropolitana, se aprecia un incremento de los viajes “otros” provocado por un aumento de los viajes por movilidad no obligada. Este aumento se vincula a la generación de desplazamientos por ocio, compras, deporte, etc... propio de época estival. Siguiendo la misma lógica, disminuyen los desplazamientos por movilidad obligada, especialmente los realizados por motivo “estudios”.

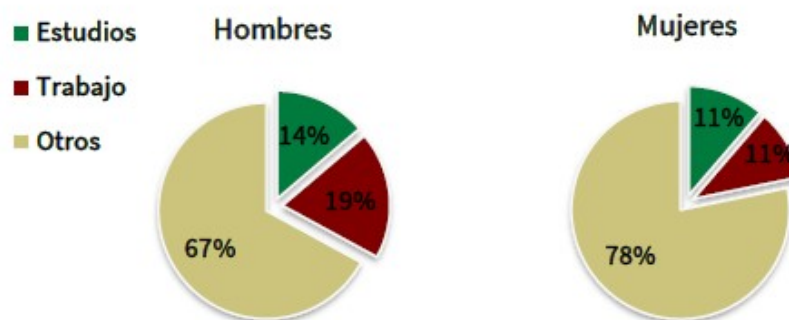
Gráfico 58: Distribución de los viajes por motivo.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano 2017.

Si se analizan detalladamente los motivos por sexo, estos tienen el mismo comportamiento que a nivel global. Aumentan los viajes por motivo “otros” proporcionalmente en los dos sexos, mientras disminuyen en el resto de motivos.

Gráfico 59: Distribución de viajes por sexo y motivo.

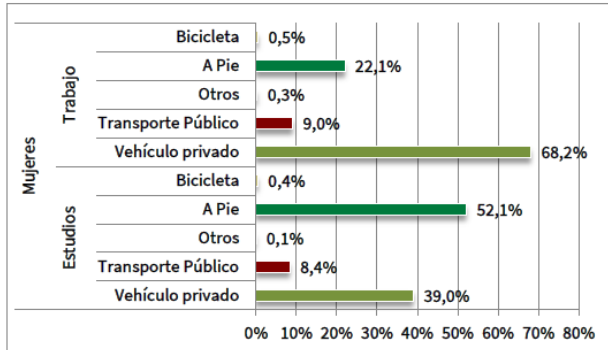


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano 2017.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 12/16
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

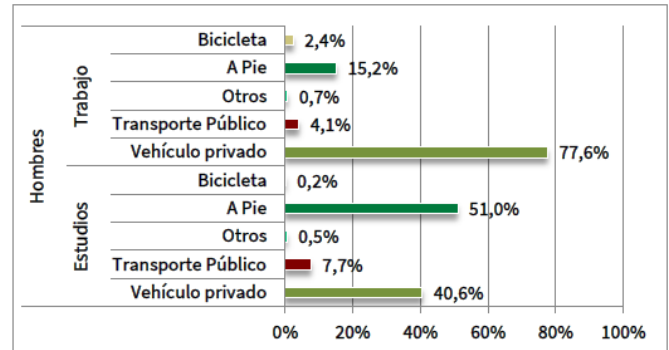


Gráfico 60: Modo de transporte utilizado por las mujeres según motivo del viaje.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano 2017.

Gráfico 61: Modo de transporte utilizado por los hombres según motivo del viaje.



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano 2017.

Por otro lado, comparando el reparto modal de la movilidad obligada la distribución es prácticamente la misma que en invierno:

- El hombre sigue escogiendo para acudir al trabajo el vehículo privado, muy por encima del resto de modos (77,6%) al igual que la mujer (68,2%).
- El transporte público sigue sin ser una opción para ir a trabajar, siendo utilizado por los hombres en un 4,1% y por las mujeres en un 9,0%, de la misma manera que tampoco lo es la bicicleta u otros modos.
- Cuando se trata de viajes por motivos de estudio, el reparto cambia como en invierno. Los viajes a pie adquieren protagonismo en ambos sexos (52,1% mujeres y 51,0% hombres), si bien sigue teniendo una gran participación el vehículo privado en lugar del transporte público.

Tabla 64: Comparativo de la participación de cada sexo en el total de viajes contabilizados por modo.

Modo	Verano		Invierno	
	Hombres	Mujeres	Hombres	Mujeres
Vehículo privado	49,6%	50,4%	51,0%	49,0%
Transporte Público	38,8%	61,2%	39,1%	60,9%
Otros	47,3%	52,7%	46,4%	53,6%
A Pie	42,0%	58,0%	42,6%	57,4%
Bicicleta	77,3%	22,7%	74,9%	25,1%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las matrices del modelo de verano e invierno 2017.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		10/01/2023	PÁGINA 13/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B		https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



En relación a la participación de cada sexo por modo y a las conclusiones de la movilidad desde la perspectiva de género, la variación con respecto a invierno es mínima. Solo cabe destacar que el uso de la bicicleta aumenta, incrementando la gran diferencia entre sexos que ya se presenta en invierno, probablemente por un aumento del volumen general propiciado por las condiciones meteorológicas estivales.

En el apartado 14 Sistema de Seguimiento y Evaluación del Plan, se recogen los indicadores que permitirán medir desde una perspectiva de género, el alcance de las mejoras obtenidas y que se evaluarán una vez se haya implementado el Plan: la participación de la mujer en el uso de la bicicleta pública y la participación de los hombres en el uso del transporte público.

4. VALORACIÓN DEL IMPACTO DE GÉNERO EN EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE E INCORPORACIÓN DE MEDIDAS.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible se configura como una herramienta fundamental para seguir avanzando en la consecución de la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres, procurando implementar las medidas que palién en lo posible las carencias que en este contexto puedan existir.

Queda comprobado que el PTMAM contempla la igualdad en la visión del mismo y concretamente la igualdad de género entre sus valores.

Tras el análisis de la perspectiva de género en el PTMAM se llega a una serie de conclusiones que servirán para detectar los problemas de la movilidad diferenciada entre hombres y mujeres y permitirá proponer y aplicar una serie de medidas para reducir las desigualdades detectadas.

Entre las conclusiones detectadas se encuentran:

- Reducida frecuencia del Transporte Público en zonas de baja densidad poblacional.
- Tiempos excesivos y costes elevados en el Transporte Público.
- Mal diseño, falta de conexiones que constituyan una red mallada e insuficiente mantenimiento de las instalaciones para el transporte no mecanizado.
- En cuando a la bicicleta pública, Málaga tiene una oferta baja con un número de kilómetros de carriles bici muy bajo.
- Lo mismo ocurre con el número de kilómetro de carriles bus, lo cual agrava los tiempos excesivos.

Entre las actuaciones y objetivos propuestos por el PTMAM para reducir las desigualdades de género detectadas, se encuentran:

- Facilitar la integración y articulación del territorio y la accesibilidad equivalente de todos los habitantes a la información y el conocimiento, disminuyendo sus necesidades de movilidad.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 14/16
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Mejora de frecuencias en líneas de Transporte Público con el fin de aumentar el alcance y la eficiencia del servicio, además de actuaciones viarias que reduzcan la congestión y que faciliten mejores tiempos al autobús urbano y metropolitano, pasando el Transporte Público a ser una opción mejor considerada para ir a trabajar tanto por hombres como por mujeres.
- Mejora de la accesibilidad en vehículos, estaciones y paradas, lo cual mejorará la demanda y percepción de comodidad, accesibilidad y ergonomía más valorado entre las mujeres.
- Integración de todo el Transporte Público del ámbito y de nuevos municipios que faciliten los desplazamientos encadenados más realizados por mujeres. La coordinación entre redes de transporte público (autobuses, metro y cercanías), incrementando la intermodalidad entre servicios incentivará el uso del Transporte público entre mujeres al permitirles mejores opciones de conexión y movilidad.
- Mejora de la accesibilidad a centros de actividad económica, educativos, hospitalarios, etc, más frecuentados por mujeres que por hombres. Regular adecuadamente los desplazamientos de los ciudadanos y ciudadanas en sus actividades cotidianas, haciendo especial hincapié a la mayor variedad de tareas realizadas por mujeres.
- Lograr una mayor cohesión social, posibilitando a toda la ciudadanía similares oportunidades de acceso a los servicios, trabajo, estudio y ocio en modos más limpios y respetuosos con el medio ambiente.
- Integración y mejora tarifaria de todos los servicios, eliminando la penalización al transbordo entre diferentes modos de transporte facilitando el acceso a personas con menor independencia económica. Incluso incentivando económicamente el uso combinado de modos clásicos y emergentes.
- Campañas de información y concienciación para el fomento y la promoción de los viajes en modos no motorizados (peatones y bicicletas). Resaltando el buen clima de la provincia como agente propulsor de los viajes en estos modos y destacando los beneficios del desplazamiento en ellos. Especial énfasis en el género femenino.
- Unificar los ejes de carril bici existentes en la zona urbana de Málaga además de las vías ciclistas entre municipios, mejorando también la seguridad, mantenimiento y señalética de las mismas lo que incentivará a las mujeres a aumentar el uso de este modo de transporte.
- El establecimiento de bicicletas públicas y patinetes eléctricos además de la intermodalidad con el autobús mediante zonas de portabicis dentro de los mismos o puntos de préstamos y aparcamientos en paradas de transporte pueden promover también el aumento de usuarios femeninos por facilidad de uso y requerimientos físicos.
- Transporte a demanda en aquellas zonas donde la demanda sea demasiado baja y no resulten viables líneas regulares de transporte público. Debe ser solicitado previamente lo que proporciona a las mujeres seguridad y posibilidad de organización.

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA MANUEL MARQUEZ PIGNER	10/01/2023	PÁGINA 15/16
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Otra medida propuesta enfocada a disminuir los desplazamientos mecanizados es la implantación del teletrabajo parcial o total que reducirán la congestión vial y facilitarán la conciliación con la vida familiar y doméstica.

En resumen, entendemos que el desarrollo de este Plan causará un impacto favorable sobre las mujeres que, como usuarias, disfrutarán de unos servicios acorde con las infraestructuras planificadas, atenuando la desigualdad existente entre ambos sexos en el uso de las infraestructuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

Vº. Bº. DIRECTOR GENERAL DE MOVILIDAD Y

Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

TRANSPORTES

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner

Fdo. e- Felipe Arias Palma

FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		10/01/2023	PÁGINA 16/16
	MANUEL MARQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	Pk2jm5PZLFS47RRC8X3BB4DM67AD9B	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma		

Expte: RJ-292/22-IA1_2

Asunto: INFORME

UPPH / JASC

D. G. MOVILIDAD Y TRANSPORTE.

SV. DE PLANIFICACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE.

CL. PABLO PICASSO, 6.

41018 - SEVILLA

Con fecha 29 de septiembre de 2022 tuvo entrada en esta Delegación solicitud de informe por parte de la Dirección General de Patrimonio Histórico y Documental e Innovación y Promoción Cultural del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, acompañada de documentación técnica.

.- La documentación sobre la que se solicita informe se ha remitido a través de la aplicación CONSIGNA.

.- Una vez estudiada la documentación se ha emitido el siguiente informe por los Servicios Técnicos de esta Delegación Territorial:

PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Con fecha 6 de julio de 2021 se emite informe por parte de esta Delegación en el que hacían una serie de consideraciones sobre el Documento de Propuesta de Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible por el que se solicitaba la enumeración de los bienes incluidos dentro del Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz, que es el instrumento para la salvaguarda de los bienes en él inscritos, la consulta y divulgación de los mismos, sustituyendo la referencia al Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico por la del catálogo. Así mismo, se deberían señalar los Bienes de Interés Cultural incluidos en el ámbito de la actuación del PTMAM.

En el Anexo IX, Consultas realizadas, se responden las alegaciones:

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

C/ Mauricio Moro Pareto, 2 – 6ª planta - 29006 Málaga
T: 951041400 - informacion.dpmalaga.ccul@juntadeandalucia.es



	ANTONIO JESUS VILLALON CONEJO	19/01/2023	PÁGINA 1/2
VERIFICACIÓN	BndJAWSQWKCRJJAWDNBLZSBVTQKSCD	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			



CONCLUSIONES:

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

Lo que le comunico para su conocimiento y efectos oportunos.

El Jefe del Servicio de Bienes Culturales
Antonio Jesús VILLALÓN CONEJO

	ANTONIO JESUS VILLALON CONEJO	19/01/2023	PÁGINA 2/2
VERIFICACIÓN	BndJAWSQWKCRJJAWDNBLZSBVTQKSCD	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Exp. 9307

OBSERVACIONES DE LA UNIDAD DE IGUALDAD DE GÉNERO AL INFORME DE EVALUACIÓN DE IMPACTO DE GÉNERO DEL BORRADOR DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

1. FUNDAMENTACIÓN Y OBJETO DEL INFORME.

1.1 Contexto Legislativo.

De acuerdo con lo establecido en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género, es responsabilidad del órgano directivo o entidad instrumental emisora de la norma o plan, la elaboración de un informe que dé cuenta del impacto que, previsiblemente, la misma pudiera causar por razón de género. Por otra parte, según estipula dicho Decreto y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Decreto 275/2010, de 27 de abril, por el que se regulan las Unidades de Igualdad de Género en la Administración de la Junta de Andalucía, corresponde a estas el asesoramiento a los órganos competentes de la Consejería en la elaboración de los citados informes, formulando las observaciones a los mismos y valorando su contenido.

1.2 Objeto del presente Informe.

Al amparo de esta atribución de funciones, la Unidad de Igualdad de Género de esta Consejería emite el presente Informe de Observaciones y recomendaciones al Informe sobre el impacto de género en el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible”, de fecha 10 de enero de 2023, con la finalidad de que incorpore las recomendaciones realizadas y modifique el texto normativo, si fuera el caso, antes de su aprobación, garantizando así un impacto positivo de la norma en la igualdad de género.

2. OBSERVACIONES SOBRE LA PERTINENCIA DE GÉNERO DE LA NORMA.

Mediante Acuerdo de 22 de enero de 2013 el Consejo de Gobierno aprueba la formulación del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible”. Según se indica en el propio Plan su propósito *“es la definición de una hoja de ruta integral, que refleje una preocupación real sobre cómo debe desarrollarse el transporte como actividad sostenible en sí misma, pero también para apoyar la actividad económica y reforzar la cohesión social. El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga tiene el reto de buscar la construcción de una estrategia amplia para mejorar los servicios e infraestructuras de transporte, basada en las redes de transporte existentes e incluyendo nuevas tecnologías y nuevos servicios relacionados con la movilidad en general”*.

El artículo 6 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, establece en su apartado 1 que los poderes públicos de Andalucía incorporarán la evaluación del impacto de género en el desarrollo de sus competencias, para garantizar la integración del principio de igualdad entre hombres y mujeres. Asimismo, en su apartado 2 determina que todos los proyectos de ley, disposiciones reglamentarias y planes que apruebe el Consejo de Gobierno incorporarán, de forma efectiva, el objetivo de la igualdad por razón de género, estableciéndose para ello que en el proceso de tramitación de esas decisiones deberá emitirse por parte de quien reglamentariamente corresponda, un informe de evaluación del impacto de género del contenido de las mismas. Este informe de evaluación del impacto deberá ir acompañado de indicadores pertinentes en género, mecanismos y medidas dirigidas a paliar y

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA	24/01/2023	PÁGINA 1/6
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ		
VERIFICACIÓN	Pk2jm8XJ8UWQ374WA9BLXNY5UDS6S7	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



neutralizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre las mujeres y los hombres, así como a reducir o eliminar las diferencias encontradas, promoviendo de esta forma la igualdad entre los sexos.

En cumplimiento de esta previsión legal, la Dirección General de Movilidad y Transportes de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, como órgano competente para la tramitación del Plan, emite con fecha 10 de enero de 2023 informe sobre el impacto de género. En este informe se contempla el Plan como un *“instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en la aglomeración urbana de la ciudad, definiendo una hoja de ruta integral que recoja cómo debe desarrollarse el transporte como actividad sostenible en sí misma, pero también apoyar la actividad económica y reforzar la cohesión social”*.

Se ha de destacar y valorar positivamente la incorporación en el informe de resultados de estudios realizados en los municipios integrados en el ámbito del Plan y que centrándose en el enfoque de género aportan datos estadísticos sobre las áreas de la evolución demográfica (IECA), “motorización” (Censo de conductores por sexo. Ministerio del Interior. DGT, IECA) y movilidad. Estos datos, tal como se indica en el propio informe, ponen de manifiesto unas diferencias que llevan a concluir que la planificación del transporte no es en absoluto una actuación neutral, sino que conlleva un conjunto de actuaciones que tienen diferente impacto en hombres y mujeres. Las infraestructuras del transporte y movilidad pueden contribuir a aumentar, mantener o paliar las desigualdades. El Plan, a partir de un análisis de estas desigualdades y los retos a los que se enfrenta la mujer en sus desplazamientos propone medidas para la mejora de su movilidad.

En efecto, se trata de regular un ámbito cuyo destinatario final de intervención son personas físicas (hombres y mujeres del Área de Málaga objeto del Plan), siendo así un Plan que influye en el acceso y control de recursos por parte de mujeres y hombres, por lo que debe considerarse que es PERTINENTE al género.

3. OBSERVACIONES SOBRE LAS DESIGUALDADES IDENTIFICADAS.

El artículo 6.3 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la Igualdad de género en Andalucía establece que el *“informe de evaluación de impacto de género irá acompañado de indicadores pertinentes en género, mecanismos y medidas dirigidas a paliar y neutralizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre las mujeres y los hombres, así como a reducir o eliminar las diferencias encontradas, promoviendo de esta forma la igualdad entre los sexos”*.

Reiterando positivamente su inclusión, el “Informe sobre el impacto de género en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible” emitido por la Dirección General de Movilidad y Transportes aporta estudios, datos estadísticos y gráficas desagregadas por sexo que permiten observar las diferencias entre hombres y mujeres en diversas áreas de actuación.

Así pues, se contempla la evolución demográfica y distribución de la población por municipios, todo ello desagregado por sexo, y centrándose en actuaciones destacadas para el Plan como:

- Motorización. A partir de datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), Ministerio del Interior e IECA, se obtiene un censo total de 571.894 personas conductoras en el Área Metropolitana de Málaga, siendo un 43,22% mujeres y un 56,78% hombres existiendo así una distribución más o menos homogénea entre sexos.

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ	24/01/2023	PÁGINA 2/6
VERIFICACIÓN	Pk2jm8XJ8UWQ374WA9BLXNY5UDS6S7	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Censo de personas conductoras en el transporte público. A partir de la colaboración de los operadores del transporte se ha podido elaborar un censo de personas conductoras por sexo, siendo preponderante el sexo masculino. Se propone como objetivo el aumento de la presencia de la mujer en la plantilla total de las empresas de transporte público hasta alcanzar la paridad (al menos un incremento medio del 28,5%).
- Movilidad. Dada la importancia de la actividad turística en el área objeto del Plan, se han diferenciado dos ámbitos temporales en el análisis y estudios realizados: invierno y verano.

Así pues, en invierno, de los 3.285.412 viajes diarios, el 53,1% son realizados por mujeres y el 46,9% por hombres. Las conclusiones que el informe obtiene tras su diagnóstico son:

- Del total de los viajes realizados en transporte público, un 60,9% los realizan las mujeres. Sin embargo, esta no es la opción elegida para ir al trabajo o para estudio.
- El uso del vehículo privado se distribuye de manera homogénea entre sexos.
- Los viajes a pie son la principal opción en ambos sexos para el estudio. Destacar que es muy elegido también por las mujeres para acudir al trabajo si bien no es primer medio elegido (21,8%).
- El uso del a bicicleta pertenece en su mayor parte al hombre (74,9%).

En verano se producen 3.215.320 viajes diarios, el 53,9% los realizan las mujeres y el 46,1% los hombres. Como resultados el informe destaca:

- Para acudir al trabajo el vehículo privado es la primera opción para hombres y mujeres (77,6% para los hombres y 68,2% para mujeres).
- El transporte público como opción para trabajar es usado por los hombres en un 4,1% y por las mujeres en un 9,0%.
- En lo relativo a los viajes por motivos de estudios, la movilidad a pie parece ser la principal elección (52,1% mujeres y 51,0% hombres).

El Plan prevé en su apartado 14 un Sistema de Seguimiento y Evaluación con indicadores que permitirán medir desde una perspectiva de género el alcance de las mejoras obtenidas una vez se haya desarrollado el Plan: Participación de la mujer en el uso de la bicicleta pública y la participación de los hombres en el uso del transporte público. Todo ello, con el objetivo de, una vez identificadas las desigualdades, realizar un adecuado seguimiento del impacto del Plan para lograr un transporte accesible e igualitario.

4. TRANSVERSALIDAD DEL PRINCIPIO DE IGUALDAD.

El artículo 5 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, establece que “*los poderes públicos potenciarán que la perspectiva de la igualdad de género esté presente en la elaboración, ejecución y seguimiento de las disposiciones normativas, de las políticas en todos los ámbitos de actuación, considerando sistemáticamente las prioridades y necesidades propias de las mujeres y de los hombres, teniendo en cuenta su incidencia en la situación específica de unas y otros, al objeto de adaptarlas para eliminar los efectos discriminatorios y fomentar la igualdad de género*”.

En el Plan se observa que el principio de igualdad de género ha sido incorporado en la elaboración, desarrollo y evaluación del Plan. Así pues, se contempla como una de las etapas en el proceso de elaboración estratégica del Plan (apartado 2.5 del Plan, página 17) y se incluye en el Sistema de

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ	24/01/2023	PÁGINA 3/6
VERIFICACIÓN	Pk2jm8XJ8UWQ374WA9BLXNY5UDS6S7	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Seguimiento y Evaluación (apartado 14 del Plan, páginas 255-ss) la desagregación por sexo como uno de los indicadores que permitirán medir el alcance de las mejoras obtenidas y el grado de éxito en la ejecución del Plan (apartado 14.2.3 del Plan, página 257).

Asimismo, y de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2.3 *Valores* (página 16 del Plan) entre los principios inspiradores que se han tenido en cuenta en la elaboración del Plan se encuentran la “*transparencia, participación, gobernanza, impulso de igualdad de género, sostenibilidad medioambiental, mejora de la salud, mitigación y adaptación al cambio climático y accesibilidad universal*”.

5. MEDIDAS INCORPORADAS PARA GARANTIZAR LA IGUALDAD.

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, el “*informe de evaluación de impacto de género irá acompañado de indicadores pertinentes en género, mecanismos y medidas dirigidas a paliar y neutralizar los posibles impactos negativos que se detecten sobre las mujeres y los hombres, así como a reducir o eliminar las diferencias encontradas, promoviendo de esta forma la igualdad entre los sexos*”.

En este ámbito, el informe de la Dirección General de Movilidad y Transportes concibe el Plan como “*una herramienta fundamental para seguir avanzando en la consecución de la igualdad real y efectiva entre mujeres y hombres, procurando implementar las medidas que palien en lo posible las carencias que en este contexto puedan existir*”. Asimismo, a partir de una serie de conclusiones y carencias obtenidas tras el análisis de la situación actual, se exponen actuaciones y objetivos que se proponen en el Plan para reducir las desigualdades de género detectadas, algunos de los cuales son:

- Mejora de la accesibilidad en vehículos, estaciones y paradas, lo cual mejorará la demanda y percepción de comodidad, accesibilidad y ergonomía más valorado entre mujeres.
- Integración de todo el Transporte Público del ámbito y de nuevos municipios que faciliten los desplazamientos encadenados más realizados por mujeres. La coordinación entre redes de transporte público (autobuses, metro y cercanías), incrementando la intermodalidad entre servicios incentivará el uso del Transporte Público entre mujeres al permitirles mejores opciones de conexión y movilidad.
- Mejora de la accesibilidad a centros de actividad económica, educativos, hospitalarios, etc, más frecuentados por mujeres que por hombres. Regular adecuadamente los desplazamientos de los ciudadanos y ciudadanas en sus actividades cotidianas, haciendo especial hincapié a la mayor variedad de tareas realizadas por mujeres.
- Unificar los ejes de carril bici existentes en la zona urbana de Málaga además de las vías ciclistas entre municipios, mejorando también la seguridad, mantenimiento y señalización de las mismas lo que incentivará a las mujeres a aumentar el uso de este modo de transporte.
- El establecimiento de bicicletas públicas y patinetes eléctricos además de la intermodalidad con el autobús mediante zonas de portabici dentro de los mismos o puntos de préstamos y aparcamientos en paradas de transporte pueden promover también el aumento de usuarios femeninos por facilidad de uso y requerimientos físicos.

Sin perjuicio de la valoración positiva de las medidas antes expuestas, a continuación se sugieren otras actuaciones que desde la perspectiva de género se podrían incluir:

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ	24/01/2023	PÁGINA 4/6
VERIFICACIÓN	Pk2jm8XJ8UWQ374WA9BLXNY5UDS6S7	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- En el apartado 14. *Sistema de Seguimiento y Evaluación del Plan*, se indica que la implantación del Plan implica un cambio de los hábitos en la movilidad de la población. Estos hábitos se cuantificarán a través de indicadores de movilidad y con el control de estos indicadores se comprobará el cumplimiento de los objetivos y el grado de implantación de las medidas y su eficacia. Entre los grupos de indicadores se encuadra, en su apartado 14.2.3, el de *Indicadores para la movilidad desde una perspectiva de género*. Si bien se valora positivamente esta inclusión, se sugiere la posibilidad de añadir la desagregación por sexo en los *Indicadores para la movilidad metropolitana no motorizada*, los *Indicadores para la movilidad metropolitana motorizada* y los *Indicadores para la movilidad en la ciudad de Málaga*. De esta forma se podría evaluar de forma más global y completa el resultado que la ejecución del Plan tendrá en el ámbito de la igualdad de género.
- En el apartado 14.3 *Órganos de gestión de seguimiento y evaluación del Plan*, se contemplan como órganos encargados de las actuaciones de supervisión a un Comité Técnico y un Comité de Dirección. Al respecto, debemos recordar lo establecido en el artículo 11 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía en relación con la representación equilibrada de mujeres y hombres en la composición de los órganos colegiados.

Por último, procedemos a recordar que de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, los poderes públicos de Andalucía, para garantizar de modo efectivo la integración de la perspectiva de género en su ámbito de actuación, deberán:

- a) *Incluir sistemáticamente la variable sexo en las estadísticas, encuestas y recogida de datos que realicen.*
- b) *Incorporar indicadores de género en las operaciones estadísticas que posibiliten un mejor conocimiento de las diferencias en los valores, roles, situaciones, condiciones, aspiraciones y necesidades de mujeres y hombres, su manifestación e interacción en la realidad que se vaya a analizar.*
- c) *Analizar los resultados desde la dimensión de género.*
- d) *Analizar y cuantificar el valor de los cuidados”.*

Asimismo, se recomienda tener en cuenta lo previsto por la citada Ley 12/2007, de 26 de noviembre, que en su Capítulo V dedicado a las *Políticas de promoción y atención a las mujeres*, concretamente en su artículo 50. *Planeamiento urbanístico, vivienda y transporte*, establece:

“ 4.Las políticas públicas de movilidad y transporte darán prioridad a la reducción de los tiempos de desplazamiento, deberán facilitar la proximidad y los itinerarios relacionados con la organización de la vida familiar y darán respuesta a las necesidades del mundo rural o de zonas de menor densidad de población.

5. La Administración de la Junta de Andalucía promoverá la investigación, con perspectiva de género, de la movilidad y el transporte con el fin de que sus políticas públicas en esta materia favorezcan de manera equilibrada a mujeres y hombres. De los resultados de la investigación se dará traslado al Consejo Andaluz de Participación de las Mujeres.”

6. LENGUAJE.

De acuerdo con el artículo 4. *Principios generales* y el artículo 9. *Lenguaje no sexista e imagen pública*, de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, y la Instrucción de 16 de marzo de 2005, de la Comisión general de

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA	24/01/2023	PÁGINA 5/6
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ		
VERIFICACIÓN	Pk2jm8XJ8UWQ374WA9BLXNY5UDS6S7	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Viceconsejeros y Viceconsejeras, se deberá evitar la utilización de un lenguaje sexista en las disposiciones de carácter general de la Junta de Andalucía.

Al respecto, se aprecia que la Dirección General de Movilidad y Transportes ha tenido en cuenta en la redacción del Plan, en líneas generales, la utilización de un lenguaje no sexista y que facilita la visibilización tanto de las mujeres como de los hombres. No obstante, se sugiere una revisión del texto al objeto de no emplear algunos términos como viajeros, ciudadanos o conductores.

La Unidad de Género de la Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda.
En Sevilla, a la fecha de la firma electrónica.

LA ASESORA TÉCNICA

Fdo.: Rosario Isabel Sosa Ocaña

VºBº LA JEFA DE SERVICIO DE LEGISLACIÓN

Fdo.: Ana M.ª Vázquez Gómez

FIRMADO POR	ROSARIO ISABEL SOSA OCAÑA	24/01/2023	PÁGINA 6/6
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ		
VERIFICACIÓN	Pk2jm8XJ8UWQ374WA9BLXNY5UDS6S7	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

CERTIFICADO DEL ACUERDO AL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

D^a. Ana M^a Vázquez Gómez, Jefa del Servicio de Legislación de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía, como Secretaria de la Comisión Permanente del Consejo de Transportes de Andalucía, **CERTIFICA:**

Que en sesión celebrada el día 22 de diciembre de 2022, el Consejo de Transportes de Andalucía, reunido en Comisión Permanente, adoptó en relación con el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, y en virtud del artículo 11.a) del Decreto 156/1982, de 15 de noviembre, sobre el Consejo de Transportes de Andalucía, el siguiente Acuerdo:

“INFORMAR FAVORABLEMENTE la Propuesta del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible”.

Y para que conste y surta sus efectos se expide el presente certificado, que se emite previamente a la aprobación del Acta de la referida sesión, con el visto bueno del Director General de Movilidad y Transportes, que preside esta sesión del Consejo de Transportes de Andalucía.

Sevilla, a la fecha de la firma electrónica

LA SECRETARIA
(POR DELEGACIÓN)

Fdo.: Ana M^a Vázquez Gómez

V^oB^o. EL PRESIDENTE

Fdo.: Felipe A. Arias Palma
Director General de Movilidad y Transportes



FIRMADO POR	FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA	30/01/2023	PÁGINA 1/1
	ANA MARIA VAZQUEZ GOMEZ		
VERIFICACIÓN	Pk2jmTEX3P76DD7Y89BMYQNZP8HWXZ	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

MEMORIA ECONÓMICA

PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

I. Justificación del Plan y elaboración del documento.

El Estatuto de Autonomía para Andalucía establece en su artículo 64 las competencias de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de transportes y comunicaciones, incluyendo tanto las infraestructuras como los servicios de transporte que discurren por territorio andaluz.

El artículo 56.5 del Estatuto de Autonomía atribuye igualmente a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio, que incluye en todo caso el establecimiento y regulación de las directrices y figuras de planeamiento territorial, las previsiones sobre el emplazamiento de infraestructuras y equipamientos, la promoción del equilibrio territorial y la adecuada protección ambiental.

El Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, determina en su artículo 10 que la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, mantiene las competencias que tenía la anterior Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, salvo las competencias en materia de puertos, que están recogidas en el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, modificado por el Decreto 440/2019, de 2 de abril. En su artículo 1 atribuye a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda la competencia en:

- Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes, como carreteras, vías ciclistas, ferrocarriles y otras infraestructuras viarias, cuyos itinerarios se desarrollen íntegramente en el territorio de Andalucía. Los transportes terrestres, marítimos, fluviales, por cable, aeropuertos, helipuertos, áreas de transporte de mercancías, y demás infraestructuras del transporte que no tengan la calificación de interés general del Estado, ordenación del transporte de mercancías y de viajeros y viajeras que tengan su origen y destino en el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sin perjuicio de la ejecución directa que se reserve el Estado, y aeropuertos con calificación de interés general, cuando el Estado no se reserve su gestión directa. La gestión y desarrollo de la Red de Áreas Logísticas de Andalucía, y el impulso de la intermodalidad en aquellas.
- Ordenación del territorio y del litoral, urbanismo, sostenibilidad urbana e inspección territorial y urbanística.
- El fomento e impulso, en el marco de la ordenación territorial y urbanística, de las declaraciones de interés estratégico para el fomento de iniciativas económicas, de acuerdo con lo establecido en el Decreto-ley 4/2019, de 10 de diciembre.



FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 1/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
			




A propuesta de la extinta Consejería de Fomento y Vivienda en ejercicio de la competencia prevista en el artículo 27.23 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, previa deliberación, el Consejo de Gobierno, en su sesión del día 22 de enero 2013 acuerda la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, **en adelante el Plan**, publicada en BOJA n.º 32 de 14 de febrero de 2013. Mediante este acuerdo se fijan los objetivos, contenidos y el proceso de tramitación que deben seguirse para su aprobación por el Consejo de Gobierno.

Elaborada la Versión Preliminar del Plan, se ha dado cumplimiento a los preceptivos trámites de audiencia e información pública. Mediante Resolución de 29 de julio de 2021, la Dirección General de Movilidad, somete a los trámites de audiencia e información pública el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, Plan de Movilidad Sostenible. (BOJA N.º 150, de 5 de agosto de 2021). Posteriormente, se elaboró la Versión Final del Plan y el Estudio Ambiental Estratégico para su evaluación ambiental en aplicación de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, obteniéndose la Declaración Ambiental Estratégica, mediante Resolución de 28 de julio de 2022, de la Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático, por la que se emite y se hace pública la declaración ambiental estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible. (BOJA N.º 150, de 5 de agosto de 2022). Por otra parte, el Plan se sometió a Evaluación de Impacto en la Salud acorde al Decreto 169/2014, de 9 de diciembre, por el que se establece el procedimiento de la Evaluación del Impacto en la Salud de la Comunidad Autónoma de Andalucía, concluyéndose que el Plan tendrá un impacto positivo en la salud de la población. (Informe de Evaluación de Impacto en la Salud de fecha 26 de agosto de 2022, emitido por la Dirección General de Salud Pública u Ordenación Farmacéutica de la Consejería de Salud y Consumo).

Así mismo, el Plan ha sido objeto de informe sobre su incidencia en la ordenación del territorio, acorde a lo previsto por la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio en la Comunidad Autónoma de Andalucía, siendo informado favorablemente, con fecha 13 de julio de 2022, por la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio.

El Plan ha contado además con el asesoramiento técnico del equipo Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) perteneciente al Banco Europeo de Inversión que ha colaborado en su elaboración y supervisión siguiendo la metodología sobre planificación estratégica de la Comisión Europea.

La presente memoria se elabora en virtud del Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económica-financiera, que en su artículo 2, establece los supuestos de actuaciones para los que habrá de elaborarse expresamente la memoria económica. En su apartado 2 d) impone la exigencia de una memoria de valoración económica para las propuestas de planes con incidencia económica-financiera, por tanto el Plan de Transporte

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 2/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
			




Metropolitano del Área de Málaga resulta incluido en el ámbito de aplicación del citado Decreto por lo que la presente Memoria se elabora a efectos de la emisión del Informe económico financiero por la Dirección General de Presupuestos.

El objetivo del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible es definir, diseñar y planificar un modelo de movilidad sostenible en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Málaga, mediante una planificación del transporte de personas y mercancías basada en la intermodalidad y que fomente el transporte público, los modos no motorizados y el uso de energías limpias, todo ello en consonancia con la promoción, educación y sensibilización de la ciudadanía sobre el uso eficiente y sostenible de los modos de transporte en cumplimiento de los objetivos establecidos sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea y en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

Se pretende alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Málaga, tanto internas como externas al ámbito, en el que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial.

La estructura del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, se conforma en los siguientes apartados:

1. En su primera parte se contextualiza el ámbito competencial, identificando las entidades responsables y sus competencias en movilidad, transporte e infraestructuras ligadas al transporte, y el contexto jurídico y normativo que sustenta la elaboración del Plan. Por otro lado, se determina el marco estratégico y la metodología utilizada para la elaboración del Plan, acorde al “Manual de Elaboración de Planes Estratégicos de Políticas Públicas en la Junta de Andalucía”, elaborado por el Instituto Andaluz de Administración Pública de la Junta de Andalucía. El Plan cuenta, teniendo en cuenta esta metodología, con el Documento Técnico de Evaluabilidad cuyo objetivo es determinar que el Plan Estratégico contiene los elementos esenciales que permiten que el Plan analizado recoge datos e información, analiza los mismos, tomará decisiones al respecto durante su implementación, conocerá los resultados alcanzados a medio y largo plazo y dará cuenta a los colectivos afectados y a la ciudadanía en general.
2. Análisis y diagnóstico. En un primer momento se determina la situación actual en cuanto a movilidad, infraestructuras asociadas al transporte y la oferta y demanda. Para ello, entre otras actuaciones, se realiza un trabajo de campo, basado en encuestas, y un proceso de participativo en el que se involucra a todos los sectores públicos y privados con intereses en la movilidad y el transporte. Fruto de este trabajo se elabora un diagnóstico, que identifica los problemas, necesidades y retos del Área Metropolitana de Málaga a los que el Plan debe responder a corto, medio y largo plazo.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 3/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
			



3. Finalizada la etapa de análisis y diagnóstico y detectados los problemas, necesidades y retos se definen las necesidades prioritarias en movilidad y transporte del Área Metropolitana, que asociados a criterios de carácter medio ambiental, de cambio climático y sociales dan lugar a la definición de los objetivos estratégicos a alcanzar. Estos objetivos estratégicos se concretan en líneas estratégicas que serán de obligado cumplimiento en todo los escenarios que se propongan.


4. A partir de los objetivos, líneas estratégicas y las actuaciones dirigidas a la consecución de éstas, se construyen posibles escenarios. Cada escenario es un conjunto de actuaciones, incluyendo actuaciones transversales a todos y otras de carácter exclusivo y diferenciador.

5. El siguiente paso tiene por objeto seleccionar el mejor escenario para alcanzar los objetivos estratégicos identificados. Para ello, se han utilizado las metodologías: Análisis Coste-Beneficio (ACB), descrita en la “Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects” de la Comisión Europea, de 2014; y Análisis Multicriterio desarrollado mediante el método PATTERN (Planning Assistance Through Technical Evaluation of Relevance Numbers). Este último se ha utilizado como proceso complementario al ACB, ya que en éste los criterios ambientales y sociales, como género y universalidad, no adquieren la suficiente relevancia. El Análisis Coste-Beneficio se detalla en el Anexo VII y el resultado del Análisis Multicriterio en el Anexo X del Plan.

6. Tras este proceso se propone un escenario definitivo, estructurándose y detallándose en Programas, medidas y actuaciones. Un total de 40 actuaciones englobadas en 3 Programas, al que se añade un cuarto programa transversal de actuaciones enfocadas a la mejora del transporte público.

7. Por último se crea el sistema de seguimiento y evaluación del Plan, basado en un esquema de indicadores alineados con los objetivos estratégicos y específicos. Se estructuran en torno a: movilidad metropolitana no motorizada, movilidad metropolitana motorizada, perspectiva de género, movilidad en la ciudad de Málaga e indicadores ambientales. Para asegurar la correcta ejecución del sistema de seguimiento y evaluación se crean un Comité Director, responsable de la toma de decisiones y un Comité Técnico encargado de supervisar el correcto desarrollo del Plan.

8. Transversalmente a todo el proceso de elaboración se ha fomentado la participación ciudadana, teniendo como pilares la perspectiva de género, la gobernanza y la transparencia. La participación ha estado abierta a entidades públicas y privadas, entidades sociales, asociaciones, entre otras, con intereses en la movilidad y transporte en el ámbito de actuación.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 4/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
			



II. Presupuesto y financiación..

Consideraciones generales.

En orden a la consecución de los objetivos recogidos en el Plan, además de disponer del correspondiente marco normativo, serán necesarios los recursos presupuestarios y financieros imprescindibles para el desarrollo de estas actuaciones.

Los presupuestos que se recogen en esta Memoria y sus anexos son previsiones estimativas, teniendo el Plan un carácter fundamentalmente estratégico donde se recogen las diferentes líneas de actuación en materia de infraestructuras y de movilidad para los próximos 8 años (2023-2030) y que han de servir de soporte y justificación para la solicitud y asignación de financiación europea.

Los recursos financieros necesarios para afrontar los compromisos asumidos por el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, ascienden a **1.405.710.266,90** De este montante **863.022.985,01** corresponden a la “Ampliación de la Línea 2 del metro de Málaga”, la “Finalización de las Líneas 1 y 2 del Metro de Málaga” y “Explotación del Metro de Málaga”.

Dado el horizonte temporal del Plan, la programación se ha dividido en tres periodos: el primero de ellos hasta 2023, el segundo del 2024 al 2027 y el tercero del 2028 al 2030. Se incluyen inversiones realizables a **corto plazo, (al 2023) que suponen 7,80%**, inversiones a medio plazo **(2024-2027) que suponen un 35,48%** y a largo plazo **(2028 al 2030) que alcanzan un 56,72%** soportadas por autofinanciada, fondos europeos, colaboración público privada, financiación estatal y local, tal y como se muestra en la **Tabla 3**. En este sentido, una vez se disponga del nuevo Programa Operativo FEDER así como el resto de fuentes de financiación europea, se valorará realizar una primera evaluación del plan, con posibilidad de reprogramar las medidas y actuaciones y ajustarlas a la financiación obtenida.

Fases de ejecución atendiendo a la disponibilidad presupuestaria.

Conforme a la disponibilidad presupuestaria para acometer el Plan en su totalidad, se proponen dos fases de ejecución, atendiendo:

- a la necesidad de disponer de los recursos presupuestarios necesarios para acometer las actuaciones,
- a que todas las actuaciones propuestas conforman el mejor escenario posible,
- al carácter estimativo de los presupuestos, y
- a la necesidad de distribuir las disponibilidades presupuestarias entre los Planes de la 9 Áreas Metropolitanas de Andalucía, que actualmente están en diferentes fases de elaboración,.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 5/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



En todo caso, el escenario financiero solo está referido a aquellas actuaciones financiadas con el Presupuesto de la Junta de Andalucía, no incluyéndose en el mismo la financiación estatal, la procedente de las entidades locales, la proveniente de la colaboración público-privada, ni cualquier otra prevista en este plan que no provenga del Presupuesto de la Junta de Andalucía.

Por otra parte, es necesario subrayar que el contenido de carácter económico-financiero de este plan es una mera previsión, tanto para su fase 1 como para su fase 2. Máxime en un momento como el actual, en el que encontramos un escenario fiscal y económico que presenta un alto grado de incertidumbre que no permite determinar, con un grado de verosimilitud razonable, los recursos presupuestarios disponibles a medio y largo plazo.

Esto es así por una serie de razones, entre las cuales destacan las siguientes: la tendencia inflacionaria, que sigue su curso y que ha provocado que se observen datos de inflación excepcionalmente elevados si se comparan con los de las últimas décadas, con una consecuente subida de tipos por parte del Banco Central Europeo, cuyas implicaciones reales son difíciles de predecir y cuantificar; la situación geopolítica europea, con el conflicto bélico en Ucrania como su máximo exponente; los retazos de la crisis provocada por el Covid-19; la complejidad de la gestión de los fondos Next Generation; la falta de información sobre los objetivos relativos a las reglas fiscales, suspendidas para el ejercicio 2023, pero que serán probablemente repuestas a partir del 2024, sin haberse aún concretado si el sistema será el mismo al vigente hasta su suspensión en 2020 por la pandemia del coronavirus o si por el contrario será distinto, como es probable que ocurra en virtud de la reciente propuesta de la Comisión Europea en ese sentido; y por último, la falta de determinación del impacto de otras magnitudes fiscales vinculadas al funcionamiento mismo del Sistema de Financiación de las Comunidades Autónomas.

En cualquier caso, serán las sucesivas leyes del presupuesto las que establezcan los recursos efectivamente disponibles en cada momento durante el periodo de vigencia del plan.

Dicho esto, conviene precisar que las dos fases de ejecución de que se compone el plan se caracterizan por lo siguiente:

FASE 1. Las actuaciones contempladas en esta fase se han proyectado teniendo en cuenta un escenario presupuestario en el que la financiación autónoma no presenta crecimiento interanual (salvo ciertas excepciones), en el que la financiación proveniente de fondos europeos se encuadra dentro de la programación estimada del fondo FEDER, y en el que la financiación procedente del Marco de Recuperación y Resiliencia se adapta a lo acordado en la actualidad en las conferencias sectoriales y a la envolvente de cada ejercicio.

FASE 2. Incluye una serie de actuaciones que no disponen de respaldo presupuestario a corto o medio plazo en lo referente a la parte financiada exclusivamente por el Presupuesto de la Junta de Andalucía, por lo que su ejecución ha de quedar supeditada a que exista disponibilidad presupuestaria a medio o largo plazo, tanto en la Junta de Andalucía como en otras Administraciones Públicas.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 6/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



En el Plan de Málaga, las actuaciones de **FASE 2** son:

- ➔ Cobertura mediante la implantación de lanzadera entre estación metro Andalucía Tech y el Parque Tecnológico de Andalucía, incluyendo adecuación de la carretera A-7076. Por un importe de 40.935.243,80, que de forma provisional se asigna a fondos provenientes de FEDER.
- ➔ Mejora acceso zona de Churriana a Aeropuerto mediante vial distribuidor. Por un importe de 49.594.875,00, asignado provisionalmente a fondos provenientes de FEDER.
- ➔ Transporte Metropolitano-RCTA // Lanzadera entre Alhaurín de la Torre y Aeropuerto Málaga. Teniendo previsto su inicio en el año 2029, con coste anual de 563.013,00, que de forma provisional se asigna a fondos provenientes de FEDER. Hay que señalar que el Consorcio en colaboración con el Ayuntamiento están buscando fórmulas que permitan su puesta en servicio con anterioridad al 2029 y mediante otras fuentes financieras. Importe total: 1.126.026,00
- ➔ Continuidad de actuaciones financiadas con Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

El objeto es dar continuidad a una serie de actuaciones que se inician con las medidas previstas en el marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR). Tanto esta Consejería como el Consorcio Metropolitano del Área de Málaga consideran que una parte de las actuaciones iniciadas con el Fondo Next Generation EU deben continuar ejecutándose al objeto de capitalizar la financiación realizada con el referido fondo. El importe asignado a FASE 2 es de 672.785,14, abarcando desde 2027 a 2030.

En concreto son las acciones englobadas en las actuaciones:

- MaaS: Integración de la micromovilidad con el resto del transporte público : bicicletas y patinetes.
- MaaS. Implantación de un modelo Mobility as a Service (MaaS).
- MaaS. Promoción de la movilidad colaborativa.

Entre otras acciones, podemos citar:

- Creación y mantenimiento de puntos de entrega y recogida de bicicletas y patinetes en centros atractores, especialmente en centros de transporte público.
- Creación y mantenimiento de puntos de entrega y recogida de bicicletas y patinetes en aparcamientos disuasorios.
- Medidas antivandalismo.
- Medidas antipánico.
- Integración de la bicicleta, patinetes y otros posibles Vehículos de Movilidad Personal, con medios de transporte público (colectivos, taxi, vtc, ...), o compartidos, como el “carsharing”.
- Facilitar el uso del alquiler ampliando las formas de pago y las posibilidades de reserva.
- Acciones para coordinar la regulación del uso de los Vehículos de Movilidad Personal.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 7/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- Concienciación y responsabilidad en el uso de los VMP.

De forma provisional se asigna a presupuesto del Consorcio a partir del año 2027, puesto que en su mayoría se trata de actuaciones que dependen en gran medida del grado de implantación y aceptación que los VMP tengan en cada Área Metropolitana.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 8/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
			



Programas del Plan.

El escenario seleccionado se ha subdividido en 3 Programas, al que se añade un cuarto programa de carácter transversal de actuaciones enfocadas a la mejora del transporte público. La siguiente tabla muestra un presupuesto estimativo por Programa y periodo de ejecución.

Programa	Denominación	Importe previsto 2022-2023	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	
		109.689.433,74	498.724.550,31	797.296.282,86	1.405.710.266,90	100,00 %
P1	Transición hacia un amovilidad sostenible	2.124.553,83	6.009.850,01	101.041.715,03	109.176.118,87	7,77 %
P2	Proporcionar un sistema de transporte público competitivo	106.939.449,28	490.557.394,10	619.960.981,76	1.217.457.825,14	86,61 %
P3	Accesibilidad y congestión en la red viaria metropolitana	0,00	0,00	75.264.344,98	75.264.344,98	5,35 %
P4	Otras actuaciones enfocadas a la mejora del transporte público	625.430,62	2.157.306,20	1.029.241,09	3.811.977,91	0,27 %

Tabla 1.

El **Programa P2** “Proporcionar un sistema de transporte público competitivo” alcanza el mayor porcentaje presupuestario con un 86,61%. Este porcentaje se justifica por los Objetivos Estratégicos a los que se dirige:

- Mejorar el transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al tráfico en vehículo privado.
- Abordar de manera específica las necesidades de movilidad de la población estacional para su cobertura mediante el transporte público.

Y, particularmente, por incluir el importe destinado a las tres actuaciones relativas al **metro de Málaga**, referidas anteriormente, por un importe de **863.022.985,01 €**.

El Programa aborda el reto de convertir el sistema de transporte público en un competidor del vehículo privado, centrándose en implementar un sistema flexible y eficiente de transporte público, superando así el modelo actual centrado en el vehículo privado. Se pretende aportar soluciones a las necesidades de movilidad de la población y mejorar la cohesión social y territorial.

Con este propósito, se planifican actuaciones de envergadura en el sistema de transporte público existente en el Área Metropolitana de Málaga (cercañas, metro y autobús). A estas actuaciones las acompañan otras de menor envergadura dirigidas a mejorar el servicio del transporte público, incrementando la oferta y promoviendo la intermodalidad.

Líneas Estratégicas PITMA 2021-2030.

Las actuaciones previstas se han alineado con las **Líneas Estratégicas del PITMA 2021-2030**, que a su vez están alineadas con los objetivos marcados en el Reglamento del próximo marco financiero plurianual así

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 9/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



como con los objetivos del fondo Next Generation EU. Con ello, se muestra la coherencia de las líneas estratégicas de los Planes de Transporte Metropolitano de las 9 Áreas de Andalucía con el PITMA 2021-2030.

La siguiente tabla muestra el total de las inversiones agrupadas para cada una de las Líneas Estratégicas PITMA 2021-2030 y para los tres periodos mencionados.

LE	Denominación	Importe previsto 2022-2023	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	
		7,80 %	35,48 %	56,72 %		
		109.689.433,74	498.724.550,31	797.296.282,86	1.405.710.266,90	100,00 %
LE1	Coordinación	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
LE2	Apoyo normativo y de planificación.	86.300,00	346.650,25	4.162.881,28	4.595.831,53	0,33 %
LE3	Innovación tecnológica.	229.617,76	1.833.758,38	72.600,00	2.135.976,15	0,15 %
LE4	Fomento del Transporte Público y la intermodalidad	87.069.463,93	375.312.636,05	414.419.929,78	876.802.029,75	62,37 %
LE5	Infraestructuras sostenibles e intermodales.	20.122.076,00	114.924.417,00	364.120.523,41	499.167.016,41	35,51 %
LE6	Movilidad sostenible y movilidad activa.	2.053.184,39	5.855.567,23	14.444.468,02	22.353.219,65	1,59 %
LE7	Mejora de la red logística	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
LE8	Mejora del Sistema Portuario Andaluz.	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00 %
LE9	Sensibilización y difusión	128.791,66	451.521,38	75.880,37	656.193,41	0,05 %


Tabla 2.

El presupuesto se concentra en:

- **Línea Estratégica 4** “ Fomento del Transporte Público y la intermodalidad” con un **62,37%**, motivado, principalmente por la imputación de la “Explotación del Metro de Málaga” por un importe de 717.265.428,00; y
- **Línea Estratégica 5** “Infraestructuras Sostenibles e intermodales” que alcanza el **35,51%** del presupuesto.

Las actuaciones relativas al “Fomento del transporte público y la intermodalidad” (**Línea Estratégica 4**) corresponden a actuaciones para la mejora de los servicios de transporte público, aumentar la oferta de transporte público y fomentar la intermodalidad. Ejemplo de estas actuaciones son la puesta en marcha de servicios de lanzaderas, actuaciones para una política tarifaria común, propiciar la intermodalidad cercanías y autobús y facilitar el uso de bicicletas y patinetes en el transporte público en autobús. Además y dado la fuerte estacionalidad que se produce en el Área Metropolitana de Málaga se destinan medidas para el turismo.

La **Línea Estratégica 5** abarca gran diversidad de infraestructuras ligadas al transporte público, como actuaciones en cercanías, construcción de plataformas reservadas para autobuses, mejora de enlaces y conexiones viarias y la ampliación y finalización de las líneas del metro de Málaga, entre otras. Así como actuaciones dirigidas a mejorar la prestación de los servicios del transporte público, como son la creación de servicios de lanzaderas o la mejora de accesos, enlaces y conexiones.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 10/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
			



III. Reparto presupuesto por fuente de financiación.

Desde la fase de análisis y diagnóstico hasta la la propuesta de actuaciones del escenario seleccionado , una vez realizado al Análisis Coste Beneficio y el Análisis Multicriterio, los Planes de Transporte Metropolitano, en tanto que son instrumentos de planificación integral, incorporan actuaciones para la mejora del transporte público en todos sus ámbitos, por lo que se incluyen actuaciones en las que la Junta de Andalucía tiene competencias y otras en las que son competentes las Administraciones Locales, como ayuntamientos o diputaciones, y otros de competencia estatal. **Una parte de las actuaciones bajo competencia del Estado o de las Administraciones Locales han sido valoradas para su incorporación a los análisis económicos y su inclusión en el escenario que se propone.**

La siguiente tabla muestra el reparto previsto por fuente de financiación.

Fuente de financiación	Importe previsto 2022-2023	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	
IMPORTE POR PERIODO:	109.689.433,74	498.724.550,31	797.296.282,86	1.405.710.266,90	100,00 %
% PERIODO SOBRE TOTAL:	7,80 %	35,48 %	56,72 %	100,00 %	
Autofinanciada	104.536.324,08	474.467.484,84	287.289.662,29	866.293.471,21	61,63 %
Consorcio Transporte Área de Málaga	1.120.968,55	6.144.844,17	5.140.982,47	12.406.795,19	0,88 %
M. Recuperación y Resiliencia. NEXT G. EU	2.368.226,84	13.714.179,32	0,00	16.082.406,16	1,14 %
FEDER 2021-2027	1.563.350,00	4.024.647,49	108.156.073,85	113.744.071,34	8,09 %
COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA	0,00	0,00	119.818.991,60	119.818.991,60	8,52 %
ENTIDADES LOCALES	100.564,27	373.394,48	44.050.100,83	44.524.059,58	3,17 %
ESTATAL	0,00	0,00	232.840.471,82	232.840.471,82	16,56 %

Tabla 3.

La siguiente tabla muestra el resumen por tipo de entidad.

Fuente de financiación	Importe previsto 2022-2023	Importe previsto 2024-2027	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030	
	109.689.433,74	498.724.550,31	797.296.282,86	1.405.710.266,90	100,00 %
JUNTA DE ANDALUCÍA: Autofinanciada FEDER 14-20 M. Recuperación y Resiliencia. NEXT G. EU FEDER 2021-2027 CONSORCIO	109.588.869,47	498.351.155,83	400.586.718,60	1.008.526.743,90	71,74 %
JUNTA DE ANDALUCÍA – COLABORACIÓN PÚBLICO PRIVADA	0,00	0,00	119.818.991,60	119.818.991,60	8,52 %
ENTIDADES LOCALES	100.564,27	373.394,48	44.050.100,83	44.524.059,58	3,17 %
ESTATAL	0,00	0,00	232.840.471,82	232.840.471,82	16,56 %

Tabla 4

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 11/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



FINANCIACIÓN AUTÓNOMA.

El porcentaje de **financiación autónoma** Tabla (3) alcanza el **61,63%** del total del presupuesto, correspondiendo:

- **2.856.202,67** al IVA de las actuaciones cofinanciadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia con fecha final de ejecución en 2025 y 2026, según correspondan a componente 1 o 6. Las códigos de Proyecto de Inversión se detallan en el anexo “Anexo III Autofinanciada”.
- **717.265.428,00** a la explotación del Metro de Málaga, abarcando desde **2023 a 2030**.
- **145.757.557,01** a la ampliación y finalización de la línea 2 y finalización de la línea 1.
- El importe restante, **414.283,53** corresponde a la actuación “Políticas de sostenibilidad en las concesiones y contratos”, asignada al proyecto de inversión **2013000218**.

El desglose de los gastos imputados a financiación autónoma se muestran en el “Anexo III Autofinanciada”.

El siguiente cuadro muestra las interanualidades de la financiación autónoma, incorporando los importes que corresponden a IVA por financiación autónoma de las partidas financiadas por el Mecanismo de Resiliencia y Recuperación.

Financiación Autónoma				
Año	Total	INCREMENTO INTERANUAL	PARTIDAS MÁS SIGNIFICATIVAS	
			IVA correspondiente a MRR NEXT G	METRO MÁLAGA
2021	0,00			
2022	0,00			
2023	104.536.324,08		21.295,39	104.393.795,00
2024	114.474.992,81	9,51 %	1.083.469,12	113.269.790,00
2025	117.644.396,69	2,77 %	1.373.962,00	116.148.196,00
2026	119.591.532,15	1,66 %	92.541,40	119.376.242,00
2027	122.756.563,20	2,65 %	0,00	122.704.533,00
2028	108.074.380,51	-11,96 %		108.021.830,01
2029	88.050.675,01	-18,53 %		87.997.599,00
2030	91.164.606,77	3,54 %		91.111.000,00
Total	866.293.471,21		2.571.267,90	863.022.985,01

Tabla 5

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 12/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	




CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA.

El importe a asumir por el **Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga** alcanza el **0,88%** del presupuesto, financiado a través de los habituales presupuestos anuales.

Entre las medidas a llevar a cabo por el Consorcio destacan:

- Reforzar el transporte a la demanda. **Actividad compartida entre el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga y los Ayuntamientos interesados en la prestación del servicio de transporte de viajeros mediante paradas a la demanda.** Actualmente se encuentra en ejecución bajo esta fórmula un **convenio con el Ayuntamiento de Cártama**. Este convenio se incluye en el “Anexo Convenios Consorcio – Ayuntamientos”. El coste se imputa a Capítulo 4 (Artículo 46 A Corporaciones Locales – A Ayuntamientos-). **Para el año 2023 se imputa el coste que asume el Consorcio, acorde al convenio referido.** Para el año 2024 se ha previsto un incremento moderado de los servicios, puesto que el Consorcio apuesta por seguir implantando dicha fórmula de transporte. Dado que el porcentaje que abona cada parte (Consorcio y Ayto interesado) depende de cada negociación se ha previsto un coste a 50% para el 2024. Para los siguientes anualidades se ha aplicado un incremento del 1%.
- Medidas enfocadas al turismo, dada su fuerte incidencia en la época estival se prevén actuaciones dirigidas al específicamente al sector turístico. Por lo que respecta a su imputación:
 - Refuerzos estivales al Artículo 47 Empresas Privadas – Aplicación 470.00;
 - Taquilla adicional al Artículo 60 Inversiones Nuevas – Aplicación 606.00; y
 - Estudio de implantación de tarjeta turística al Artículo 60 Inversiones Nuevas – Aplicación 609.09.
- Las actuaciones “Integración de la micromovilidad con el resto del transporte público: bicicletas y patinetes”, “Implantación de un modelo Mobility as a Service (Mass)” y “Promoción de la movilidad colaborativa” se inician con la cofinanciación del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, tal y como se detalla en el epígrafe MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA – NEXT GENERATION. Una vez finalizada esta cofinanciación y siguiendo con el objetivo de reducir el uso del transporte en vehículo, tanto esta Consejería como el Consorcio tienen la intención de dar continuidad a estas actividades, por lo que se prevé continuar con financiación autónoma o cofinanciada por el Marco FEDER 2021-2027, en la Línea Estratégica L6, Programa P3 “Accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano. Vías ciclistas y movilidad peatonal.” Designando al Consorcio como entidad responsable, y a financiación autónoma de forma provisional.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 13/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
			



Siguiendo los criterios expuestos en el epígrafe “Fases de ejecución atendiendo a la disponibilidad presupuestaria” del Capítulo “II Presupuesto y financiación” la continuación de las actuaciones una finalizado el periodo cubierto por el Mecanismo de Recuperación Resiliencia se incluyen en Fase 2.

- **Integración en el ámbito del Consorcio de los municipios de: Antequera, Valle de Abdalajís, Riogordo, Coín y Villanueva de la Concepción.**

El coste se imputa a Capítulo 4 (Artículo 47 Empresas Privadas - Aplicación 470.00 – Compensación tarifaria operadores de transporte).

La previsión presupuestaria para la integración de los mencionados municipios se produjo en el año 2022, apareciendo por primera vez en el Capítulo 4 de INGRESOS las aportaciones de éstos municipios. Así mismo los ingresos por operaciones corrientes aumentaron con respecto al año 2021 en 1.132.469. (Año 2021: 11.384.020 frente a 12.516.489 del año 2022). Por su parte aplicación económica 470.00 paso de 8.189.761 a 9.139.698, aumentando en un 10,39%.

El importe anual estimado que afecta a la aplicación 470.00 es de 641.284,30 €.

No obstante, hay que hacer constar que los ingresos (341.00) y, por tanto, las compensaciones a operadores (470.00) dependen del uso del transporte público interurbano que pueden variar en función de factores que afectan a la demanda y/o al servicio. Estos factores pueden representar un escaso impacto, como la necesidad de ampliar un servicio por circunstancias sobrevenidas, o de fuerte impacto como la reciente pandemia.

Por todo ello, no es necesario realizar ninguna aportación adicional al Consorcio, aparte de la ya prevista en Capítulo 4, aplicación económica 450.01 Transferencia de la Junta de Andalucía que asciende a 3.541.851.

Se anexan los Presupuestos del Consorcio correspondientes a los años 2021, 2022 y 2023.

Dado que esta previsto que el Plan se apruebe en el primer trimestre de 2023, en el presupuesto de éste se ha optado por imputar el segundo semestre del año 2023 y los 12 meses para las restantes anualidades hasta 2030, inclusive. Este hecho provoca un aumento interanual entre 2023 y 2024, como se muestra en la siguiente tabla.


FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 14/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA

Año	Total	INCREMENTO INTERANUAL	PARTIDAS MÁS SIGNIFICATIVAS		
			Integración efectiva de los municipios de Antequera, Valle de Abdalajis, Riogordo, Coín y Villanueva de la Concepción en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga	Continuación de actuaciones iniciadas con fondos Next Generation. INCLUIDAS EN FASE 2	
2021	0,00				
2022	0,00				
2023	1.120.968,55				
2024	1.477.164,54	31,78 %	6 MESES (470.00)	320.642,15	
2025	1.485.019,44	0,53 %	12 MESES (470.00)	641.284,30	
2026	1.499.869,64	1,00 %	INCREMENTO 1%	647.697,14	
2027	1.682.790,55	12,20 %		654.174,11	
2028	1.698.120,73	0,91 %		660.715,86	125.572,21
2029	1.713.604,22	0,91 %		667.323,01	125.572,21
2030	1.729.257,52	0,91 %		673.996,24	125.572,21
Total	12.406.795,19		0,00	4.946.569,03	502.288,86

Tabla 6

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 15/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
			



FINANCIACIÓN EUROPEA.

La Unión Europea ha elaborado un paquete financiero global de 1,8 billones de euros para los próximos años con objeto de hacer frente a las consecuencias socioeconómicas de la pandemia de COVID-19 y abordar las prioridades de la UE a largo plazo. El paquete financiero combina:

- el marco financiero plurianual (MFP) por un importe de 1,0743 billones de euros, y
- el instrumento de recuperación Next Generation EU de 750.000 millones de euros.

El instrumento Next Generation EU permite transferir fondos a los siguientes programas de la UE:

- **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia:** 672.500 millones de euros (préstamos: 360 000 millones de euros; subvenciones: 312 500 millones de euros). (11 de febrero de 2021, el Consejo adoptó el Reglamento pro el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia).
- ReactUE: 47 500 millones de euros,
- Horizonte Europa: 5 000 millones de euros,
- InvestEU: 5 600 millones de euros,
- Desarrollo rural: 7 500 millones de euros,
- Fondo de Transición Justa (FTJ): 10 000 millones de euros,
- RescEU: 1 900 millones de euros.

MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA – NEXT GENERATION

Los importes asignados al **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia** incluidos en el fondo **Next Generation** están respaldados por las Resoluciones de la Secretaria de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana por la que se formalizan los compromisos financieros con la Comunidad Autónoma de Andalucía para el ejercicio 2022 para la financiación de actuaciones en el marco de las Componentes 1 y 6, derivados del acuerdo de la conferencia nacional de transportes de 5 de noviembre de 2021 por el que se fijan los criterios de distribución territorial de créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 2022, así como la distribución correspondiente al ejercicio de 2021, para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de los Componentes 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” y 6 “Movilidad sostenible, segura y conectada” del **Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 16/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Un primer grupo son las actuaciones del Plan orientadas a Mobility as a Services, estas son:

- Implantación de un modelo Mobility as a Service
- Implantación actuaciones relativas a la política tarifaria común: billeteaje inteligente, abonos temporales...
- Integración de la micromovilidad con el resto del transporte público : bicicletas y patinetes
- Promoción de la movilidad colaborativa.

Las actuaciones de las componentes 1 y 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia que respaldan los costes presupuestados son:

Componente 1.

- Sistemas de información al usuario en marquesinas y paradas de autobús metropolitano.
(Medida: MR01010101 – Proyecto de Inversión: 2022000711)

Componente 6.

- Sistema integrado de gestión de las concesiones y autorizaciones de transporte regular de viajeros de Andalucía.
(Medida: MR02060401– Proyecto de Inversión: 2022000684)
- Implantación tarjeta de transporte en Andalucía.
(Medida: MR02060401– Proyecto de Inversión: 2022000681)
- Digitalización sistema de transporte público. Implantación de pago mediante tarjeta bancaria del billete sencilla-EMV.
(Medida: MR02060401– Proyecto de Inversión: 2022000681)
- Sistema de pago del transporte público por identificación mediante el teléfono móvil en Andalucía.
(Medida: MR02060401– Proyecto de Inversión: 2022000682)

Las medidas, proyectos de inversión e importes, así como los correspondientes proyectos de inversión por el IVA se detallan en el Anexo “3. MRR – NEXT GENERATION” de esta memoria económica.

El importe total de estas actuaciones, incluidas en PRTR, es de 10.736.300,00, correspondiendo al Plan de Transportes Metropolitanos de Málaga: 1.696.040,30, obtenido a partir de aplicar el criterio de número de viajeros que representa el Área Metropolitana de Málaga sobre el total de viajeros en Andalucía.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 17/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



La siguiente tabla muestra el porcentaje que representa cada una de las nueve áreas metropolitanas sobre el total de viajeros de Andalucía en transporte público en el año 2019.

		% SOBRE TOTAL ANDALUCÍA
ANDALUCÍA	62.146.292,00	100,00 %
TOTAL CONSORCIOS	41.248.947,00	
PTM Málaga	9.817.406,00	15,80 %
PTM Campo de Gibraltar	1.301.083,00	2,09 %
PTM Granada	7.036.584,00	11,32 %
PTM Sevilla	10.663.270,00	17,16 %
PTM Bahía de Cádiz	4.672.149,00	7,52 %
PTM Almería	3.540.809,00	5,70 %
PTM Jaén	1.282.375,00	2,06 %
PTM Córdoba	628.306,00	1,01 %
PTM Huelva	2.306.965,00	3,71 %
INTERPROVINCIALES	20.897.345,00	33,63 %

Tabla 7.

Una vez finalizada esta cofinanciación y siguiendo con el objetivo de reducir el uso del transporte en vehículo, tanto esta Consejería como el Consorcio tienen la intención de dar continuidad a las actuaciones “Integración de la micromovilidad con el resto del transporte público: bicicletas y patinetes”, “Implantación de un modelo Mobility as a Service (Mass)” y “Promoción de la movilidad colaborativa”, por lo que se prevé continuar con financiación autónoma o cofinanciada por el Marco FEDER 2021-2027, en la Línea Estratégica L6, Programa P3 “Accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano. Vías ciclistas y movilidad peatonal.” Designando al Consorcio como entidad responsable, y a financiación autónoma de forma provisional. Siguiendo los criterios expuestos en el epígrafe “Fases de ejecución atendiendo a la disponibilidad presupuestaria” del Capítulo “II Presupuesto y financiación” la continuación de las actuaciones una finalizado el periodo cubierto por el Mecanismo de Recuperación Resiliencia se incluyen en Fase 2.

Plataforma reservada en la A-357 entre PTA y Málaga. Incluyendo adecuación de viaducto en la A-357.

La actuación “**Plataforma reservada en la A-357 entre PTA y Málaga. Incluyendo adecuación de viaducto en la A-357** “ (1) está respaldada financieramente por las actuaciones previstas en la Componente 1 “ Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia:

- Plataforma Reservada para mejora de la seguridad vial y aumento de capacidad en la A-357 entre las intersecciones de la A-7056 y A-7054.

(Medida: MR01010101- Proyecto de Inversión: 2022000596)

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 18/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



- Plataforma Reservada para mejora de seguridad vial y aumento de capacidad en la A-357 entre los pp.kk. 67+500 y 68+800.

(Medida: MR01010101- Proyecto de Inversión: 2022000596)

Las medidas, proyectos de inversión e importes, así como los correspondientes proyectos de inversión por el IVA se detallan en el Anexo “3. MRR – NEXT GENERATION” de esta memoria económica.

(*1) Esta actuación se imputa a:

- Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia por importe de 7.024.793,38 €;
- IVA, correspondiente al importe financiado por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia por importe de 1.475.206,61 €; y
- FEDER 21-27, aprobado para el presupuesto PITMA (LE5) por importe de 2.733.511,01 €. (*)

(*) A la fecha de esta Memoria las Medidas del Marco FEDER 2021-2027 no están dadas de alta.

Conexión ciclista Metropolitana.

La actuación “**Conexión ciclista Metropolitana**” está respaldada por las actuaciones previstas en la Componente 1 “Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos” del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia:

- Desarrollo de vías ciclistas en Málaga. Tramo Malagueta – Baños del Carmen.

(Medida: MR01010101- Proyecto de Inversión: 2022000590)

- Vía ciclista entre la A-7076 con el Parque Tecnológico de Andalucía.

(Medida: MR01010101- Proyecto de Inversión: 2022000590)

Las medidas, proyectos de inversión e importes, así como los correspondientes proyectos de inversión por el IVA se detallan en el Anexo “3. MRR – NEXT GENERATION” de esta memoria económica.

Bajo esta actuación (Conexión ciclista Metropolitana) se han tenido en cuenta las actuaciones que correspondería realizar a la Junta de Andalucía dado su carácter metropolitano y, por tanto, de competencia de la Junta, y las que correspondería a las Entidades Local dado su carácter local, siendo, por tanto de competencia de los correspondientes ayuntamientos. Las actuaciones previstas se complementan, no siendo dependientes las unas de las otras para su puesta en servicio.

El Plan propone acciones que debido al ámbito competencial, unas son de responsabilidad metropolitana y otras locales. La independencia de ejecución, resultados, utilidad y ámbito competencial facilita que puedan ejecutarse con independencia y no requiere de acuerdos o convenios previos.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 19/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



La siguiente tabla muestra el reparto presupuestario.

Actuaciones propuestas por el Plan y Entidad Responsable.	Financiación
Conexión Ciclista metropolitana de competencia de la Junta de Andalucía. Importe: 4.726.8849,50	Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Componente 1. Desarrollo de vías ciclistas en Málaga. Tramo: Malagueta – Baños del Carmen, incluido en el recorrido MA-08 (Málaga – Rincón del la Victoria), por importe de 2.170.950,00. Vía ciclista que une a A-7076 con el Parque Tecnológico de Andalucía, por importe de 1.735.537,19. Autofinanciada Iva correspondiente a las actuaciones del PRTR. Importe: 820.362,31
Conexión Ciclista metropolitana de ámbito urbano conectando con los trazados metropolitanos.	Entidades Locales. Importe: 14.067.751,38

Tabla 8.

Fomento de la Movilidad Sostenible.

Las actuaciones “**Fomento de la Movilidad sostenible: incremento flota autobuses eléctricos y promoción vehículos movidos por energías alternativas**” y “**Fomento de la movilidad sostenible: aumento de los puntos de recarga**” se corresponden con la Línea Estratégica 6. “Mejora de la eficiencia energética en los sistemas de transporte público en Andalucía”. Respaldados financieramente por la **Orden de 10 de mayo de 2022, por la que se aprueba la convocatoria de subvenciones, en régimen de concurrencia no competitiva, para la transformación de flotas de transporte de personas viajeras y mercancías de empresas privadas prestadoras de servicios de transporte por carretera, así como de empresas que realicen transporte privado complementario, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, acogidos al Real Decreto 983/2021, de 16 noviembre**. En su artículo Sexto, se detalla financiación, cuantía de las ayudas y anualización.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 20/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



FEDER 2021-2027

En diciembre de 2020 fue aprobado el nuevo marco plurianual por el Reglamento (UE, EURATOM) 2020/2093 del Consejo de 17 de diciembre de 2020 por el que se establece el **Marco Financiero Plurianual para el período 2021-2027**. Unos meses más tarde, en junio de 2021, se aprobaron tanto el Reglamento de Disposiciones Comunes como el propio del **FEDER**, a través de los siguientes Reglamentos:

- Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y Del Consejo de 24 de junio de 2021 por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura
- Reglamento (UE) 2021/1058 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, relativo al Fondo Europeo de Desarrollo Regional y al Fondo de Cohesión.

En el nuevo marco se han fijado cinco prioridades estratégicas para las inversiones de la UE en desarrollo regional en el septenio 2021-2027 a las que el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga da respuesta. Éstas son:

- Una Europa más inteligente, mediante la innovación, la digitalización, la transformación económica y el apoyo a las pequeñas y medianas empresas;
- Una Europa más ecológica y libre de carbono, que aplique el Acuerdo de París e invierta en transición energética, energías renovables y la lucha contra el cambio climático;
- Una Europa más conectada, con un transporte estratégico y redes digitales;
- Una Europa más social, que haga realidad el pilar europeo de derechos sociales y que apoye el empleo de calidad, la educación, las capacidades educativas y profesionales, la inclusión social y la igualdad de acceso a la asistencia sanitaria;
- Una Europa más cercana a los ciudadanos, que respalde estrategias de crecimiento de gestión local y que contribuya a un desarrollo urbano sostenible en toda la UE.

El importe cofinanciado con el nuevo marco **FEDER 2021-2027 se ha contrastado contra el presupuesto de PITMA, ascendiendo a 113.744.071,34** que significa un **8,09% sobre el total del presupuesto del Plan**.

Nota 1: En este porcentaje se incluyen las actuaciones enmarcadas en la **Fase Dos**, desglosadas anteriormente y cuyo importe asciende a 91.656.144,80 para el periodo 2028 a 2030 y supeditas, tal y como se ha mencionado anteriormente, junto a otras actuaciones de los restantes planes a la disponibilidad presupuestaria y priorización que establezca esta Consejería.

Nota 2: A la fecha de esta Memoria las Medidas del Marco FEDER 2021-2027 no están dadas de alta. No obstante, dado que las actuaciones enmarcadas en FEDER 2021 - 2027 del Plan objeto de esta Memoria se han asignado a Líneas

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 21/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Estratégicas y Programas del PITMA, y que éste cuenta con “INFORME SOBRE LA VIABILIDAD DE LA FINANCIACIÓN CON CARGO A LOS FONDOS REACT Y EN EL NUEVO MARCO FINANCIERO PLURIANUAL 2021-2027 DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD DE ANDALUCÍA 2021 – 20230”, emitido por la DG de Fondos Europeos de la Consejería de Hacienda y Financiación Europea, que se adjunta, la financiación de las siguientes actuaciones disponen de respaldo presupuestario.

A continuación se detallan las actuaciones jerarquizadas por Línea Estratégica y Programa.

El presupuesto para 2023 enmarcado en la **Línea Estratégica 2 de PITMA** se compone de las siguientes actuaciones del Plan:

- **Elaboración de un estudio de viabilidad sobre la implantación de una estación intermodal en la Plaza de la Marina.**
- **Estudio áreas prestación conjunta VTC TAXI.**

Cuyos importes en sus correspondientes anualidades están respaldados por los presupuestos previstos en el PITMA:

L. Estratégica	LE2. Apoyo normativo y de Planificación.
Programa	P2. Elaboración de una Planificación basada en criterios de sostenibilidad e intermodalidad.
Medida/s	Análisis y Diagnósticos.

El presupuesto para 2023 enmarcado en la **Línea Estratégica 4 de PITMA** se compone de las actuaciones:

- **Integración plena del transporte público en el CTMAM.**
- **Integración del transporte escolar aprovechando las posibles sinergias con el fin de obtener un uso más racional de los recursos públicos.**

Cuyos importes en sus correspondientes anualidades están respaldados por los presupuestos previstos en el PITMA:

L. Estratégica	LE4. Fomento del Transporte Público y la Intermodalidad.
Programa	P1. Desarrollo del sistema concesional del transporte público por carretera en Andalucía
Medida/s	1. Desarrollo del sistema de transporte público por carretera de uso regular de Andalucía, que incluirá la reordenación de las concesiones de transporte público regular de viajeros por carretera competencia de la Junta de Andalucía. En este

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 22/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



	sentido se analizarán, entre otros los siguientes aspectos: <ul style="list-style-type: none">Estudios de integración total o parcial del transporte regular de viajeros de uso general y el transporte escolar.
--	--

En la **Línea Estratégica 4 de PITMA** se enmarca la actuación:

- Mejoras en materia de accesibilidad universal.**

L. Estratégica	LE4. Fomento del Transporte Público y la Intermodalidad.
Programa	P2. Infraestructuras de apoyo al transporte por carretera
Medida/s	1. Desarrollo de infraestructuras de apoyo al transporte público de personas por carretera: Actuaciones de mejora de la accesibilidad en las infraestructuras y puntos de acceso al sistema de transporte público por carretera.

En la **Línea Estratégica 4 de PITMA** (Fomento de Transporte Público y la Intermodalidad) se enmarca la actuación:

- Elaboración de un estudio de viabilidad sobre la implantación de una estación intermodal en la explanada de la Estación de Autobuses de Málaga y licitación del Proyecto de Ejecución.**

Para disponer de fondos, a fecha 16 de diciembre de 2022, se ha solicitado a la Dirección General de Fondos Europeos presupuesto adicional al P.O. FEDER Andalucía 2021-2027.

Se adjunta solicitud.

En la **Línea Estratégica 5 de PITMA** se enmarcan las actuaciones:

- Plataforma bus al Norte del Municipio de Málaga.**
- Plataforma reservada en la A-357 entre PTA y Málaga. Incluyendo adecuación de viaducto en la A-357. Se imputa una parte (*1).**

L. Estratégica	LE5. Infraestructuras sostenibles e intermodales
Programa	P2. Plataformas Reservadas de Transporte Público y Transporte por Cable

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 23/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Medida/s	<p>1. Implantación de Plataformas Reservadas Bus / VAO, que comprende:</p> <ul style="list-style-type: none">• Estudios de viabilidad de corredores exclusivos para el transporte público de personas (plataformas reservadas)• Redacción de proyectos de plataformas reservadas para el transporte público y vehículos de alta ocupación.• Construcción de las plataformas reservadas y puesta en servicio. <p>Se estima diseñar, al menos, una plataforma reservada por provincia, condicionando su ejecución a los estudios de viabilidad que se desarrollen y de las propuestas de los Planes de Transporte Metropolitano en redacción.</p>
----------	---

(*1) Esta actuación se imputa a:

- Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (detallado en el apartado “MRR – Next Generation de esta memoria), por importe de 7.024.793,38 €;
- IVA, correspondiente al importe financiado por el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, por importe de 1.475.206,61 €; y
- FEDER 21-27, aprobado para el presupuesto PITMA (LE5), por importe de 2.733.511,01 €.

En la **Línea Estratégica 5** se enmarca la actuación:

- **Ampliación de la A-404 hasta Churriana.**

El importe de esta actuación se subdivide en dos:

- 1.244.016, no incluido en la Memoria Económica por estar ejecutado en 2022.
- 16.499.929,05. Importe que en sus correspondientes anualidades están respaldados por los presupuestos previstos en el PITMA para la Línea Estratégica 5.

L. Estratégica	LE5. Infraestructuras sostenibles e intermodales
Programa	P7. Infraestructuras viarias multimodales para favorecer la movilidad en las aglomeraciones urbanas.
Medida/s	<p>Las actuaciones a desarrollar durante el periodo de vigencia del plan incluirán:</p> <ul style="list-style-type: none">• Mejoras de accesos a centros regionales y ciudades medias• Rondas urbanas de carácter metropolitano en grandes centros regionales y variantes de población

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 24/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
			



	<ul style="list-style-type: none">• Construcción de vías parque de carácter metropolitano bajo criterios de sostenibilidad ambiental• Ampliaciones de capacidad o mejoras de itinerarios en las grandes aglomeraciones urbanas.
Observaciones:	<p>Las actuaciones especificadas en el PITMA en esta LE y Programa, expuestas a continuación, se financian con cargo a FEDER 2014-2020 y con fecha de finalización en 2023.</p> <ul style="list-style-type: none">• Acceso norte a Sevilla. Viaducto del Pago de Enmedio. OPERACIÓN: A1721031F00003 IMPORTE: 28.154.443,25• Enlace de la variante de Mengíbar A-6076 con la A-44 (ITI Jaén) OPERACIÓN A1721030F00003 IMPORTE: 5.347.538,68• Aumento de capacidad en la VAU-10. Tramo: carretera GR-3211 - La Zubia (Granada) OPERACIÓN A1722034F00099 IMPORTE: 1.975.991,77

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 25/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Colaboración Público Privada.

A la **Colaboración Público Privada** se asigna la Infraestructura destinada a la construcción y puesta en servicio del BRT (Bus Rapid Transit) que dará cobertura a la zona Este de Málaga centro con El Palo, con un presupuesto estimado de construcción es de 33.080.141,60 €, teniendo prevista su finalización en 2030, y la puesta en servicio de aparcamientos disuasorios por un importe total de 86.738.850,00 €. Estas tres actuaciones están previstas para el periodo 2028-2030 por un importe total de 119.818.991,60, alcanzando el 8,49% del presupuesto.

En este tipo de acuerdos asociativos el capital privado financia proyectos, equipamientos y servicios que requieren de grandes inversiones a cambio de obtener un rendimiento con cargo, en todo o en parte, a los usuarios de la infraestructura o del servicio, con lo que se adelanta el coste de su implantación por el sector privado sin repercutir ese coste inicial, normalmente muy elevado, en los presupuestos públicos.

Acorde al estudio realizado por la Universidad de Sevilla, para analizar toda las formulas y mecanismos legales que permiten articular los mecanismos de colaboración público – privada y a la viabilidad de Programas del PITMA susceptibles de financiación compartida entre el sector privado y público, se establecen las siguientes propuestas de formulas de colaboración público privada.

Actuación: **Estacionamientos disuasorios en la ciudad de Málaga. Prioridad en la zona oeste. Estacionamientos ligados a infraestructuras de carácter metropolitano.**

Objeto: Áreas de estacionamiento ligados a infraestructuras metropolitanas para fomentar el uso del transporte público y reducir los kilómetros del vehículo privado.

Ámbito CPP: Construcción y gestión de aparcamientos.

La construcción y posterior gestión de estacionamientos por empresas privadas es una práctica habitual es tes tipo de infraestructuras y, por tanto, susceptible de enmarcarse en la Colaboración Público Privada.

Formulas posibles: Concesión de obras, Concesión de servicios.


Actuación: **Cobertura de la zona este mediante la implantación de un BRT.**

Objeto: Construcción y gestión de líneas de transporte metropolitano.

Ámbito CPP: Construcción y gestión de Plataformas Reservadas.

Un BRT discurre sobre una plataforma reservada de uso exclusivo para los vehículos que prestan este servicio, disponiendo de paradas independientes al resto del transporte público. Por tanto, su construcción y gestión del servicio es susceptible de enmarcarse en la Colaboración Público Privada.

Formulas posibles: Concesión de obras, Concesión de servicios.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 26/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
			



Entidades Locales.

Las actuaciones asignadas a Entidades Locales son incluidas en el Plan, al considerar que tienden a alcanzar los objetivos propuestos en éste. Esta inclusión en el Plan no implica que la Junta de Andalucía destine presupuesto para su ejecución. Son carácter de carácter urbano, careciendo la Consejería de Infraestructuras, Articulación del Territorio y Vivienda de competencias para su ejecución, motivo por el cual se ha asignado el presupuesto a **Entidades Locales**, alcanzando un 3,15% del presupuesto total. Destacan por su presupuesto:

- Mejoras de acceso a la estación de autobuses desde la MA-20 incluyendo nuevas dársenas de autobuses.
- Nuevo trazado de conexión Alhaurín el Grande – Cártama – A-357 (MA-3304)
- Conexión ciclista metropolitana.

Esta actuación requiere de actuaciones de carácter metropolitano y por tanto entran en el ámbito competencial de la Junta de Andalucía y actuaciones de ámbito exclusivamente urbano, cuya competencia corresponde a las correspondientes Entidades Locales.

Las actuaciones previstas bajo la denominación de “Conexión ciclista metropolitana” se complementan, pero no son dependientes las unas de las otras para su puesta en uso. La independencia de ejecución, resultados, utilidad y ámbito competencial facilita que puedan ejecutarse con independencia y no requiere de acuerdos o convenios previos.

Por lo que, se ha asignado una parte a Entidades Locales, dado el carácter urbano de los trazados y otra a la Consejería, cuando se trata de conexión metropolitana. El presupuesto de la Consejería se respalda con las siguientes actuaciones incluidas en la componente 1 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, ya detalladas en el epígrafe MECANISMO DE RECUPERACIÓN Y RESILIENCIA – NEXT GENERATION. Quedando el reparto presupuestario como sigue:

- Desarrollo de vías ciclistas en Málaga. Tramo: Malagueta – Baños del Carmen, incluido en el recorrido MA-08 (Málaga – Rincón del la Victoria), por importe de 2.170.950,00.
- Vía ciclista que une a A-7076 con el Parque Tecnológico de Andalucía, por importe de 1.735.537,19.

Actuaciones propuestas por el Plan y Entidad Responsable.	Financiación
Conexión Ciclista metropolitana de competencia de la Junta de Andalucía. Importe: 4.726.8849,50	Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Componente 1. Desarrollo de vías ciclistas en Málaga. Tramo: Malagueta – Baños del Carmen, incluido en el recorrido MA-08 (Málaga – Rincón del la Victoria), por importe de 2.170.950,00. Vía ciclista que une a A-7076 con el Parque Tecnológico de Andalucía, por importe de 1.735.537,19. Autofinanciada Iva correspondiente a las actuaciones del PRTR.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 27/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



	Importe: 820.362,31
Conexión Ciclista metropolitana de ámbito urbano conectando con los trazados metropolitanos.	Entidades Locales. Importe: 14.067.751,38

Tabla 8. (r)

Estatal.

El importe previsto para financiación **estatal**, se ciñe al periodo 2028-2030, alcanzando el 16,49% y corresponde a:

Prolongación de las líneas C1 y C2 de Cercanías.

- **Mejora de la relaciones de la Zona Oeste mediante la duplicación de la línea C1, incluyendo el tramo de Fuengirola – Los Boliches y aumento de frecuencia de la línea de cercanía a 10 minutos.**
- **Cobertura de la Zona Centro mediante la Prolongación de las Líneas C1 y C2 hasta Plaza de la Marina.**

Todas ellas actuaciones de competencia exclusivamente estatal y sin asignación financiera de la Junta de Andalucía. Al igual que ocurre con las Entidades Locales son propuestas incluidas en el Plan, al considerar que tienden a alcanzar los objetivos propuestos en éste.

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 28/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



Anexos.

A esta Memoria se adjuntan los

Anexo I,

Anexo II,

Anexo III,

Anexo III bis Autofinanciada,

Anexo III bis Consorcio;

Anexo III bis MRR Next Generation

Anexo III bis Colaboración Pública Privada

Anexo IV. Incluye las siguientes tablas de gastos anualizadas:

- Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.
- Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga
- Junta de Andalucía – Colaboración Público Privada
- Entidades Locales
- Estatal

Anexo Convenios Consorcio – Ayuntamientos.

Anexo Presupuesto del Consorcio de Transporte Metropolitano para los años 2021, 2022 y 2023.

Anexo Informe de la DG de Fondos Europeo sobre la viabilidad de la financiación del PITMA.

En Sevilla, a fecha de la firma electrónica.

VºBº Jefe del Servicio de Planificación y Explotación

Fdo. Manuel Márquez Pigner

El Director General de Transporte y Movilidad

Fdo. Felipe Arias Palma

FELIPE ANTONIO ARIAS PALMA		13/02/2023	PÁGINA 29/29
MANUEL MÁRQUEZ PIGNER			
VERIFICACIÓN	BndJAMKVV49MHMDVESKB3SPF8VHY5P	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	

PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

INFORME DE COHERENCIA CON LA PLANIFICACIÓN ECONÓMICA GENERAL DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

I. Antecedentes

Se ha recibido en la Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera, mediante Oficio de fecha 6 de febrero de 2023 de la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, solicitud para que se emita informe preceptivo del documento: "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible".

El presente informe responde a lo previsto en el *Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, que regula la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económico-financiera de la Administración de la Junta de Andalucía y de sus Organismos Autónomos*, el cual en su artículo 4.2 indica que las propuestas de planes con contenido económico-financiero deberán ser informadas sobre su coherencia con la planificación general de la Junta de Andalucía, además de por la Dirección General de Presupuestos, por la Dirección General de Planificación de la Consejería de Economía y Hacienda, actualmente Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera en virtud del *Decreto 153/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos*.

Para la emisión de este Informe se ha proporcionado la siguiente documentación:

- Documento del Plan en "Versión Final" de Enero de 2023
- Anexos del Plan

II. Elementos básicos del Plan

La formulación del "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible" se acordó mediante *Acuerdo de 22 de enero de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible*".

El Plan se formula con la vocación de crear un espacio común homogéneo y una visión consensuada del transporte en el área de Málaga. Dado que, como servicio de interés general necesario para el adecuado desarrollo socioeconómico, debe cumplir con los objetivos de favorecer y garantizar la intermodalidad, la



	ANTONIO MANUEL CASTRO JIMENEZ	16/02/2023	PÁGINA 1/3
VERIFICACIÓN	BndJAY9TJLG9VNG3L2KR8ZR3QWLAH	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

movilidad y el bienestar social de las personas, la calidad del servicio y el desarrollo sostenible. En este sentido, pretende continuar introduciendo condiciones y características técnicas que orienten el desarrollo de los diferentes modos de transporte para contribuir al progreso social y conservación del medio ambiente.

En función de las necesidades percibidas, se han determinado unos objetivos estratégicos que definen este plan. Tanto los objetivos asociados a la movilidad como aquellos de carácter ambiental y de cambio climático, estrechamente vinculados, se concretan mediante la definición de líneas estratégicas de actuación. Estos objetivos estratégicos son los siguientes:

- OE1: Reducir el transporte en modos motorizados, específicamente en vehículo privado y motocicleta.
- OE2: Incrementar los desplazamientos en modos no motorizados.
- OE3: Mejorar el transporte público para que sea un servicio competitivo y una alternativa real al tráfico en vehículo privado.
- OE4: Abordar de manera específica las necesidades de movilidad de la población estacional para su cobertura mediante transporte público.
- OE5: Implantar un modelo de movilidad racionalizando las infraestructuras y servicios de manera que se combata el cambio climático.
- OE6: Contribuir a la disminución del consumo energético y a la de contaminantes asociados al transporte metropolitano, de manera que se mejore la calidad de vida y salud de las personas.

A partir de estos objetivos estratégicos se definen unos objetivos específicos que servirán para medir el efecto de la implantación del Plan y, por tanto, el de las actuaciones que forman parte de él. Los objetivos específicos son los siguientes:

- OESP1: Reducción de un 5% de la demanda en vehículo privado.
- OESP2: Aumento de un 25% de la demanda en transporte público.
- OESP3: Incremento de un 5% de la demanda de los modos no motorizados.
- OESP4: Disminución de un 5% de la demanda en modos motorizados.
- OESP5: Incremento de un 5% de la demanda de la bicicleta.
- OESP6: Disminución de un 10% de las toneladas de CO2 equivalentes emitidas.
- OESP7: Disminución del consumo energético asociado a la disminución de emisiones de Tn CO2e.



ANTONIO MANUEL CASTRO JIMENEZ		16/02/2023	PÁGINA 2/3
VERIFICACIÓN	BndJAYJ9TJLG9VNG3L2KR8ZR3QWLAH	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

III. Examen de la coherencia del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible” con la planificación económica general

Para los fines del Informe solicitado, el documento de referencia para verificar la coherencia del Plan con la planificación económica general de la Junta de Andalucía es la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027 (ETE A).

Mediante Acuerdo de 10 de mayo de 2022, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027 fue refrendado el planteamiento estratégico de desarrollo regional para Andalucía, con la finalidad de converger hacia Europa, en coherencia con la Política Europea de Cohesión en el marco de los objetivos y prioridades estratégicas de la UE para el periodo 2021-2027, y alineado con los criterios que subyacen en el Mecanismo para la Recuperación y la Resiliencia.

La ETE A se estructura en seis grandes bloques (“Áreas Estratégicas”): 1) Competitividad, 2) Sostenibilidad, 3) Conectividad, 4) Bienestar, 5) Territorio y 6) Gobernanza. Todos estos bloques están relacionados entre sí y se desagregan en diferentes “Prioridades”, que se desarrollan en sus correspondientes Líneas de Actuación.

Una vez analizada la documentación aportada podemos apreciar que los objetivos específicos y las actuaciones de ellos derivados se encuentran relacionadas con dos de las Áreas Estratégicas de la ETE A: “2. Sostenibilidad” y “3. Conectividad”.

En concreto se abordan en el Plan las siguientes prioridades de la ETE A:

- 0201 “Reducir las emisiones”
- 0202 “Promover la transición energética”
- 0203 “Impulsar la adaptación al cambio climático”
- 0302 “Mejorar las infraestructuras de transporte y la conectividad de puertos y plataformas logísticas con la RTE-T”
- 0303 “Fomentar sistemas de transporte sostenibles urbano y metropolitano”
- 0304 “Favorecer una movilidad interurbana más sostenible”

IV. Conclusión

Concluimos, por tanto, que el "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible" **es coherente con la planificación económica general de la Junta de Andalucía.**

EL DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN, POLÍTICA ECONÓMICA Y FINANCIERA



	ANTONIO MANUEL CASTRO JIMENEZ	16/02/2023	PÁGINA 3/3
VERIFICACIÓN	BndJAYJ9TJLG9VNG3L2KR8ZR3QWLAH	https://ws050.juntadeandalucia.es:443/verificarFirma/	
			

Referencia: IEF_PR_CON_00017_2023

Asunto: **INFORME** – PLAN DE TRANSPORTE DEL AREA DE MALAGA. PLAN MOVILIDAD SOSTENIBLE

De conformidad con lo establecido en el Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económica-financiera, la Secretaria General Técnica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda mediante escrito con número de registro de entrada 2022999011739238 de fecha 21 de octubre de 2022, ha solicitado a la Dirección General de Presupuestos, por ser preceptivo, informe económico financiero relativo al proyecto de Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan Movilidad Sostenible.

Al borrador del texto del Plan se adjunta memoria justificativa, memoria económica y Anexos I-IV y otra documentación complementaria.

Con fecha de 24/11/22, así como en sucesivos correos electrónicos, se solicita por este Centro Directivo aclaración respecto a determinados elementos económico-presupuestarios, aclaraciones que se reciben sucesivamente por correo electrónico y formalmente a través de la plataforma inform@ con fecha de 22 de febrero de 2023.

Analizada la documentación remitida, este Centro Directivo procede a emitir Informe sobre los siguientes aspectos económico-presupuestarios:

Primero.- Alcance y contenido del Plan

El Estatuto de Autonomía para Andalucía establece en su artículo 64 las competencias de la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de transportes y comunicaciones, incluyendo tanto las infraestructuras como los servicios de transporte que discurren por territorio andaluz.

El artículo 56.5 del Estatuto de Autonomía atribuye igualmente a la Comunidad Autónoma la competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio, que incluye en todo caso el establecimiento y regulación de las directrices y figuras de planeamiento territorial, las previsiones sobre el emplazamiento de infraestructuras y equipamientos, la promoción del equilibrio territorial y la adecuada protección ambiental.

Asimismo, la Ley 2/2003 del Parlamento Andaluz de Ordenación del Transporte Urbano y Metropolitano puso de manifiesto la necesidad de regular adecuadamente los desplazamientos de los ciudadanos en sus actividades cotidianas a lo largo de las grandes aglomeraciones urbanas.

1 / 13



EDUARDO LEON LAZARO		23/02/2023 12:47	PÁGINA 1/13
VERIFICACIÓN	WHDXA9BJ6WL6PB8BZM8UX9STZBTTMV	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



El transporte, como servicio de interés general necesario para el adecuado desarrollo socioeconómico del Área de Málaga, debe cumplir con los objetivos de favorecer y garantizar la intermodalidad, la movilidad y el bienestar social de las personas, la calidad del servicio y el desarrollo sostenible. Por tanto, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga (PTMAM) pretende continuar introduciendo condiciones y características técnicas que orienten el desarrollo de los diferentes modos de transporte para contribuir al progreso social y conservación del medio ambiente.

Por otro lado, el Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías, determina en su artículo 10 que la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, mantiene las competencias que tenía la anterior Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, salvo las competencias en materia de puertos, que están recogidas en el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, modificado por el Decreto 440/2019, de 2 de abril. En su artículo 1 atribuye a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda la competencia en:

- Movilidad e infraestructuras viarias y de transportes, como carreteras, vías ciclistas, ferrocarriles y otras infraestructuras viarias, cuyos itinerarios se desarrollen íntegramente en el territorio de Andalucía.....
- Ordenación del territorio y del litoral, urbanismo, sostenibilidad urbana e inspección territorial y urbanística.
- El fomento e impulso, en el marco de la ordenación territorial y urbanística, de las declaraciones de interés estratégico para el fomento de iniciativas económicas, de acuerdo con lo establecido en el Decreto-ley 4/2019, de 10 de diciembre.

A propuesta de la extinta Consejería de Fomento y Vivienda en ejercicio de la competencia prevista en el artículo 27.23 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía, previa deliberación, el Consejo de Gobierno, en su sesión del día 22 de enero 2013 acuerda la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, en adelante el Plan, publicada en BOJA n.º 32 de 14 de febrero de 2013. Mediante este acuerdo se fijan los objetivos, contenidos y el proceso de tramitación que deben seguirse para su aprobación por el Consejo de Gobierno.

Elaborada la Versión Preliminar del Plan, se ha dado cumplimiento a los preceptivos trámites, así como, este plan ha contado además con el asesoramiento técnico del equipo Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in European Regions) perteneciente al Banco Europeo de Inversión que ha colaborado en su elaboración y supervisión siguiendo la metodología sobre planificación estratégica de la Comisión Europea.

Es importante destacar que a la hora de elaborar el Plan se han considerado las orientaciones del nuevo **Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021- 2030**, aprobado por Acuerdo de Consejo de Gobierno en su sesión de 02 de noviembre de 2022, y que pretende servir de instrumento para alcanzar las políticas en materia de infraestructura y sistemas de transporte y los objetivos para los distintos modos de transporte, enfocado a un sistema productivo andaluz sostenible. Este Plan ha sido informado por este Centro Directivo con fecha de 28/07/2022 y a lo largo del presente informe constituirá el marco de referencia económico-presupuestaria para el pronunciamiento de este Centro Directivo respecto al presente Plan que se informa.



EDUARDO LEON LAZARO		23/02/2023 12:47	PÁGINA 2/13
VERIFICACIÓN	WHDXA9BJ6WL6PB8BZM8UX9STZBTTMV	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



En cuanto al objeto del Plan, es definir, diseñar y planificar un modelo de movilidad sostenible en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Málaga, mediante una planificación del transporte de personas y mercancías basada en la intermodalidad y que fomente el transporte público, los modos no motorizados y el uso de energías limpias, todo ello en consonancia con la promoción, educación y sensibilización de la ciudadanía sobre el uso eficiente y sostenible de los modos de transporte en cumplimiento de los objetivos establecidos sobre cambio climático y sostenibilidad de la Estrategia Europea y en concordancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

Se pretende alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en el ámbito territorial del Área Metropolitana de Málaga, tanto internas como externas al ámbito, en el que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial.

La estructura del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, se conforma en los siguientes apartados:

1. En su primera parte se contextualiza el ámbito competencial, identificando las entidades responsables y sus competencias en movilidad, transporte e infraestructuras ligadas al transporte, y el contexto jurídico y normativo que sustenta la elaboración del Plan. Por otro lado, se determina el marco estratégico y la metodología utilizada para la elaboración del Plan.
2. Análisis y diagnóstico. En un primer momento se determina la situación actual en cuanto a movilidad, infraestructuras asociadas al transporte y la oferta y demanda. Fruto de este trabajo se elabora un diagnóstico, que identifica los problemas, necesidades y retos del Área Metropolitana de Málaga a los que el Plan debe responder a corto, medio y largo plazo.
3. Finalizada la etapa de análisis y diagnóstico y detectados los problemas, necesidades y retos se definen las necesidades prioritarias en movilidad y transporte del Área Metropolitana, que asociados a criterios de carácter medio ambiental, de cambio climático y sociales dan lugar a la definición de los objetivos estratégicos a alcanzar. Estos objetivos estratégicos se concretan en líneas estratégicas que serán de obligado cumplimiento en todo los escenarios que se propongan.
4. A partir de los objetivos, líneas estratégicas y las actuaciones dirigidas a la consecución de éstas, se construyen posibles escenarios. Cada escenario es un conjunto de actuaciones, incluyendo actuaciones transversales a todos y otras de carácter exclusivo y diferenciador.
5. El siguiente paso tiene por objeto seleccionar el mejor escenario para alcanzar los objetivos estratégicos identificados. Para ello, se han utilizado las metodologías: Análisis Coste-Beneficio (ACB), descrita en la "Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects" de la Comisión Europea, de 2014; y Análisis Multicriterio desarrollado mediante el método PATTERN (Planning Assistance Through Technical Evaluation of Relevance Num-



EDUARDO LEON LAZARO		23/02/2023 12:47	PÁGINA 3/13
VERIFICACIÓN	WHDXA9BJ6WL6PB8BZM8UX9STZBTTMV	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



bers). Este último se ha utilizado como proceso complementario al ACB, ya que en éste los criterios ambientales y sociales, como género y universalidad, no adquieren la suficiente relevancia. El Análisis Coste-Beneficio se detalla en el Anexo VII y el resultado del Análisis Multicriterio en el Anexo X del Plan.

6. Tras este proceso se propone un escenario definitivo, estructurándose y detallándose en Programas, medidas y actuaciones. Un total de 40 actuaciones englobadas en 3 Programas, al que se añade un cuarto programa transversal de actuaciones enfocadas a la mejora del transporte público.

7. Por último se crea el sistema de seguimiento y evaluación del Plan, basado en un esquema de indicadores alineados con los objetivos estratégicos y específicos.

8. Transversalmente a todo el proceso de elaboración se ha fomentado la participación ciudadana, teniendo como pilares la perspectiva de género, la gobernanza y la transparencia. La participación ha estado abierta a entidades públicas y privadas, entidades sociales, asociaciones, entre otras, con intereses en la movilidad y transporte en el ámbito de actuación.

Segundo.- Escenario económico.

El presupuesto global del Plan asciende a **1.405,7M**, los cuales se concentran en su mayor parte en los costes de la explotación del Metro de Málaga y en infraestructuras ligadas al transporte público como actuaciones en cercanías, construcción de plataformas reservadas para autobuses, mejora enlaces y conexiones viarias y ampliación y finalización de la Línea 1 y 2 del Metro de Málaga, en coherencia con las Líneas 4 y 5 del PITMA 2021-2030. Las actuaciones de explotación y de inversión en el Metro de Málaga son las que alcanzan un mayor importe de esta financiación (863M) todo ello en coherencia con la financiación prevista en el PITMA 2021-2030.

Por fuentes de financiación, el coste total del Plan se distribuye de la siguiente manera:

	2022-2023	2024-2027	2028-2030	2021-2030	%
Autofinanciada	104.536.324,08	474.467.484,84	287.289.662,29	866.293.471,21	61,63 %
Consortio Tte Área Málaga	1.120.968,55	6.144.844,17	5.140.982,47	12.406.795,19	0,88 %
FFEE (FEDER 21-27)	1.563.350,00	4.024.647,49	108.156.073,85	113.744.071,34	8,09 %
NG	2.368.226,84	13.714.179,32		16.082.406,16	1,14 %
Público-Privada			119.818.991,50	119.818.991,50	8,52 %
Ministerio			232.840.417,82	232.840.417,82	16,56 %
Entidades Locales	100.564,27	373.394,48	44.050.100,83	44.524.059,58	3,17 %
	109.689.433,74	498.724.550,30	797.296.228,76	1.405.710.212,80	



De ello se deduce que las inversiones realizables a c/p suponen el 7,80% hasta la anualidad 2023, las inversiones a medio plazo (2024-2027) suponen un 34,48% y a largo plazo (2028 a 2030) alcanzan un 56,72%.

Dicho esto, este Plan se ha previsto ejecutar en dos fases de ejecución que se caracterizan por lo siguiente:

- **Fase 1.** Las actuaciones contempladas en esta fase se han proyectado teniendo en cuenta un escenario presupuestario en el que la financiación autónoma no presenta crecimiento interanual (salvo ciertas excepciones), en el que la financiación proveniente de fondos europeos se encuadra dentro de la programación estimada del fondo FEDER, y en el que la financiación procedente del Marco de Recuperación y Resiliencia se adapta a lo acordado en la actualidad en las conferencias sectoriales y a la envolvente de cada ejercicio.
- **Fase 2.** Incluye una serie de actuaciones que no disponen de respaldo presupuestario a corto o medio plazo en lo referente a la parte financiada exclusivamente por el Presupuesto de la Junta de Andalucía, por lo que su ejecución ha de quedar supeditada a que exista disponibilidad presupuestaria a medio o largo plazo, tanto en la Junta de Andalucía como en otras Administraciones Públicas.

De conformidad con la programación por fases, en la memoria económica aportada se indica expresamente que las actuaciones correspondientes a **FASE 2** que no disponen de respaldo presupuestario serían las siguientes:

- Cobertura mediante la implantación de lanzadera entre estación metro Andalucía Tech y el Parque Tecnológico de Andalucía, incluyendo adecuación de la carretera A-7076. Por un importe de 40.935.243,80, que de forma provisional se asigna a fondos provenientes de FEDER.
- Mejora acceso zona de Churriana a Aeropuerto mediante vial distribuidor. Por un importe de 49.594.875,00, asignado provisionalmente a fondos provenientes de FEDER.
- Transporte Metropolitano-RCTA // Lanzadera entre Alhaurín de la Torre y Aeropuerto Málaga. Teniendo previsto su inicio en el año 2029, con coste anual de 563.013,00, que de forma provisional se asigna a fondos provenientes de FEDER. Hay que señalar que el Consorcio en colaboración con el Ayuntamiento están buscando fórmulas que permitan su puesta en servicio con anterioridad al 2029 y mediante otras fuentes financieras. Importe total: 1.126.026,00.
- Continuidad de actuaciones financiadas con Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. El objeto es dar continuidad a una serie de actuaciones que se inician con las medidas previstas en el marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR). Tanto esta Consejería como el Consorcio Metropolitano del Área de Málaga consideran que una parte de las actuaciones iniciadas con el Fondo Next Generation EU deben continuar ejecutándose al objeto de capitalizar la financiación realizada con el referido fondo. El importe asignado a FASE 2 es de 672.785,14, abarcando desde 2027 a 2030. De forma provisional se asigna a presupuesto del Consorcio a partir del año 2027, puesto que en su mayoría se trata de actuaciones que dependen en gran medida del grado de implantación y aceptación que los VMP (vehículos de movilidad personal) tengan en cada Área Metropolitana.



EDUARDO LEON LAZARO		23/02/2023 12:47	PÁGINA 5/13
VERIFICACIÓN	WHDXA9BJ6WL6PB8BZM8UX9STZBTTMV	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
			

Tercero.- Financiación Económico-Presupuestaria del Plan.

En primer lugar hay que tener en cuenta que habiendo transcurrido la primera de las anualidades comprendidas en el mismo, así como una parte del ejercicio vigente el análisis económico financiero el presente informe estará centrado en los créditos aprobados en el presupuesto vigente y para los ejercicios siguientes.

En todo caso, el escenario financiero que se informa solo está referido a aquellas actuaciones financiadas con el Presupuesto de la Junta de Andalucía, no incluyéndose en el mismo la financiación estatal, la procedente de las entidades locales, la proveniente de la colaboración público-privada, ni cualquier otra prevista en este plan que no provenga del Presupuesto de la Junta de Andalucía.

De la misma forma, este Centro Directivo procede según lo indicado en párrafos precedentes a analizar la financiación prevista para las actuaciones englobadas únicamente en la FASE 1, de conformidad con la distribución prevista y desagregada en los Anexos 2 y 3 que acompañan a la memoria económica de la siguiente forma:

	2023	2024	2025	2026	2027	Importe previsto 2021-2027	2028	2029	2030	Importe previsto 2028-2030	Importe previsto 2021-2030
AUTOFINANCIADA (Incluido CTMAM)	105.657.292,63	115.945.708,50	119.122.902,79	121.084.823,32	124.264.787,28	586.075.514,52	109.597.686,83	89.589.214,40	92.718.546,53	291.905.447,76	877.980.962,28
Next Generation	2.368.226,84	6.052.413,69	6.881.884,23	779.881,41		16.082.406,17					16.082.406,17
Financiación Europea (FEDER nuevo marco)	1.563.350,00	1.690.218,51	1.403.785,14	37.399,93	893.243,93	5.587.997,51	5.499.976,35	5.499.976,35	5.499.976,35	16.499.929,05	22.087.926,56
Colaboración Público Privada											
Entidades Locales											
Ministerio (Servicio 18)											
Total	109.588.869,47	123.688.340,70	127.408.572,16	121.902.104,66	125.158.031,21	607.745.918,20	115.097.663,18	95.089.190,75	98.218.522,88	308.405.376,81	916.151.295,01

Financiación autónoma.

El porcentaje de autofinanciada previsto es el más importante de la Fase Financiera 1 del Plan y alcanza aproximadamente (878M) del total de la inversión necesaria, por lo que representa la principal fuente financiera del plan. Se financia con esta fuente financiera principalmente los costes de explotación del Metro de Málaga desde 2023 a 2030 (717,2M) y en Sistemas Ferroviarios, la Finalización de la Línea 1 y 2 y Ampliación de la Línea 2 del Metro de Málaga con un coste de 145,7M, 11,68M correspondientes a la financiación del CM-TAM, 2,85M correspondientes al IVA de la actuaciones cofinanciadas por el MRR con fecha final de ejecución en 2025 y 2026 y el restante 0,41M destinado a Políticas de sostenibilidad en las concesiones y contratos". Por tanto, no se financian nuevas infraestructuras con autofinanciada, sino que se le da continuidad a las infraestructuras ya iniciadas como el Metro de Málaga.

Analizada la evolución que se produce en la financiación autónoma como primera fuente por volumen de financiación del PTMAM a lo largo del periodo de aplicación del Plan, las variaciones interanuales que se producen en los importes globales son las que se reflejan a continuación:



COSTE Y FINANCIACIÓN PLAN TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA

FUENTE FINANCIACIÓN	ACTUACIÓN	2023	2024	Variación % 2023/2024	2025	Variación % 2024/2025	2026	Variación % 2025/2026	2027	Variación % 2026/2027	2028	Variación % 2027/2028	2029	Variación % 2028/2029	2030	Variación % 2029/2030
AUTOFINANCIADA	METRO MÁLAGA EXPLOTACIÓN	84.271.719	87.560.931	3,90 %	90.439.337	3,29 %	93.667.383	3,57 %	96.995.674	3,55 %	85.221.785	-12,14 %	87.997.599	3,26 %	91.111.000	3,54 %
	METRO MÁLAGA INVERSIÓN	20.122.076	25.708.859	27,76 %	25.708.852	0,00 %	25.708.859	0,00 %	25.708.859	0,00 %	22.800.045	-11,31 %				
	TOTAL METRO MÁLAGA	104.393.795	113.269.790	8,50 %	116.148.189	2,54 %	119.376.242	2,78 %	122.704.533	2,79 %	108.021.830	-11,97 %	87.997.599	-18,54 %	91.111.000	3,54 %
	CTMM (Integración Municipios, Fomento Intermodalidad cercanías bus tarifas tte, reforzar de demanda)	1.120.968,55	1.470.715,69	31,20 %	1.478.506,10	0,53 %	1.493.291,17	1,00 %	1.508.224,08	1,00 %	1.523.306,32	1,00 %	1.538.539,39	1,00 %	1.553.939,76	1,00 %
	IVA COFINANCIACIÓN	92.529,08	1.154.702,80	1147,94 %	1.452.276,19	25,77 %	163.775,10	-88,72 %								
	RESTO	50.000,00	50.500,00	1,00 %	51.005,00	1,00 %	51.515,05	1,00 %	52.030,20	1,00 %	52.550,50	1,00 %	53.076,01	1,00 %	53.606,77	1,00 %
TOTAL AUTÓNOMA		105.657.292,63	115.945.708,49	9,74 %	119.129.976,29	2,75 %	121.084.823,32	1,64 %	124.284.787,28	2,63 %	108.597.686,83	-11,80 %	89.589.214,40	-18,26 %	92.718.546,53	3,49 %

Para la anualidad 2023 el Plan contaría con crédito disponible suficiente para su financiación de conformidad con el siguiente cuadro:

FUENTE FINANCIACIÓN	ACTUACIÓN	IMPORTE 2023	PRESUPUESTO 2023
AUTOFINANCIADA	METRO MÁLAGA EXPLOTACIÓN	84.271.719	84.271.719,00
	METRO MÁLAGA INVERSIÓN	20.122.076	20.122.076,00
	TOTAL METRO MÁLAGA	104.393.795	104.393.795
	CTMM (Integración Municipios, Fomento Intermodalidad cercanías bus tarifas tte, reforzar de demanda)	1.120.968,55	9.267.751,00
	IVA COFINANCIACIÓN	92.529,08	2.321.863,00
	RESTO	50.000,00	833.152,00
TOTAL AUTÓNOMA		105.657.292,63	116.816.561,00

Se constata que las estimaciones de financiación por anualidad en autónoma se efectúan con base en el crédito inicial 2023 e incorporando como límite los costes incrementales en la tarifa de Metro de Málaga cuyos compromisos en documento AD han sido autorizados por los respectivos Acuerdos de Consejo de Gobierno.

Las variaciones interanuales tanto al alza como a la baja se deben esencialmente a la explotación e inversión en el Metro de Málaga. Los incrementos de la explotación han sido aprobados por el Consejo de Gobierno y cuentan con el respaldo de sus correspondientes documentos contables AD. La inversión en el Metro de Málaga es constante excepto en la anualidad 2023 en la que se presupuestan 5,6M menos que la anualidad previs-



ta en el PITMA 2021-2030. Asimismo, la anualidad 2028 también disminuye porque está prevista la finalización de la ampliación de la Línea 2 del metro de Málaga.

Hay que poner de manifiesto que las actuaciones que asume el CTMM (especialmente las que derivan de la integración tarifaria de 5 Municipios del Área de Málaga) se contemplan incluidos en el subconcepto 47000 de “compensación tarifaria a los operadores de transporte”, por lo tanto no es coste adicional para el Consorcio sino que se vienen contemplando en sus Presupuestos desde la anualidad 2021.El incremento del 31,78% que se observa entre las anualidades 23/24 se debe a que se imputa sólo el coste de seis meses de la integración tarifaria de los 5 municipios indicados, por lo que a partir de 2024 la variación es constante. Hay que tener en cuenta que la continuidad de la financiación de la actuación del Consorcio Mobility as a Service a partir de 2027 hasta 2030 por un importe total de (502.288,86 euros) está englobada en la FASE 2 por lo que no cuenta con respaldo presupuestario en el Presupuesto de la Junta de Andalucía. Asimismo, la pequeña variación interanual del 1% en el CMTAM se debe esencialmente a actuaciones como el refuerzo del transporte a la demanda (esencialmente bajo esta fórmula se encuentra en ejecución un Convenio con el Ayuntamiento de Cártama (Consorcio y Ayuntamiento abonan 50% cada uno del coste).

Con respecto a la financiación del PTMAM en anualidades futuras 2024 a 2030 deberá presupuestarse de conformidad con la envoltente que sea asignada de forma definitiva a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía y al Consorcio Metropolitano de Transportes del Área de Málaga, de conformidad con la Ley del Presupuesto de la C.A.Andalucía que se apruebe en anualidades futuras.

- Actuaciones financiadas con Fondos Europeos del nuevo Programa Operativo FEDER 2021-2027)

De conformidad con la memoria económica aportada el presupuesto derivado de esta fuente financiera incluido en el Plan se eleva a 113,7M (8,09% del total financiación) siendo necesario precisar que 91,5M de esta cuantía corresponden a actuaciones ya mencionadas de la Fase 2 que carecen por tanto de respaldo presupuestario en la actualidad.

Respecto a la financiación de las actuaciones de la Fase 1 por el importe restante de 22,1M aproximadamente, se indica en la memoria económica aunque las medidas no se encuentran dadas de alta, se han enmarcado en la Financiación FEDER 2021-2027 de las Líneas Estratégicas del PITMA 2021-2030 2, 4 y 5 (En esta línea 5 se enmarcaría la financiación de la actuación más importante por importe de 16,4M – Ampliación de la A-404 hasta Churriana). El PITMA 2021-2030 cuenta con informe emitido por la D.G.FFEE de fecha 29/06/2022 (INFORME SOBRE LA VIABILIDAD DE LA FINANCIACIÓN CON CARGO A LOS FONDOS REACT-EU Y EN EL NUEVO MARCO FINANCIERO PLURIANUAL 2021-2027 DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD DE ANDALUCÍA 2021-2030) en el que se indica que las actuaciones incluidas en el mismo se encuadran dentro de la programación estimada del fondo FEDER.

Adicionalmente, y en relación con la redacción del proyecto relativo al Intercambiador modal en Málaga por importe de 1,4M euros , se aporta solicitud de presupuesto adicional dirigido a la D.G.FFEE de fecha



EDUARDO LEON LAZARO		23/02/2023 12:47	PÁGINA 8/13
VERIFICACIÓN	WHDXA9BJ6WL6PB88ZM8UX9STZBTTMV	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
			

16/12/2022 por la que solicitan la aprobación de un crédito adicional. Por tanto esta actuación quedará condicionada a que definitivamente se apruebe por la D.G.FFEE su inclusión en el P.O.FEDER ANDALUCÍA 2021-2027.

La financiación de estas actuaciones de la FASE 1 quedarán igualmente condicionadas a su inclusión en la envolvente o programación que establezca para cada anualidad la D.G.FFEE, al alta de las medidas adecuadas y en el caso de encontrarse incluidas deberán ser objeto de dotación presupuestaria a través de las oportunas modificaciones presupuestarias establecidas al efecto.

- Instrumento de recuperación Next Generation EU

Los importes de este fondo que financian el Plan se engloban dentro del Componente 1 “ Plan Choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos y el 6 “ Movilidad sostenible, segura y conectada “ del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

- Un primer grupo de actuaciones están orientadas al Mobility as a Services. (Sistemas de información al usuario en marquesinas, sistema integrado de gestión de concesiones implantación de tarjeta de transporte, digitalización del sistema de transporte público, sistema de pago por identificación mediante móvil...). El importe total que corresponde al Plan de Málaga es de 1.696.040,30 euros. La continuidad de estas actuaciones ya corresponderá a actuaciones designadas al Consorcio de Transportes que se integrarán en la FASE 2 de ejecución sin respaldo presupuestario.
- Plataforma reservada en la A-357 entre PTA y Málaga. Incluyendo adecuación de viaducto en la A-357. Se financian 7M con el mecanismo, correspondiendo cofinanciar con autónoma el IVA por importe de 1,47M y con cargo al marco FFEE 21-27 otros 2,73M (Se indica expresamente que a fecha actual la medida que financie esta actuación no está dada de alta).
- Conexión ciclista metropolitana (Vías ciclistas en Málaga: tramo Malagueta-Baños del Carmen) y vía ciclista entre la A-7076 con el PTA.

Debido al carácter metropolitano de estas actuaciones unas son de ámbito competencial autonómico y otras locales. La inversión que corresponde a la Junta con cargo al Mecanismo es de 4,72M, siendo el IVA correspondiente a pagar con autofinanciada de 0,82M. Las entidades locales aportan a estas actuaciones 14M.

- Fomento de la movilidad sostenible: incremento flota autobuses eléctricos y promoción de vehículos movidos por energías alternativas. (2,45M previstos para el Plan)

Los importes incluidos en este Plan que se financian con cargo a este instrumento, cuentan con la siguiente presupuestación en el vinculante jurídico de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en los capítulos 6 y 7 de las medidas indicadas, según datos actuales extraídos del sistema GIRO:



EDUARDO LEON LAZARO		23/02/2023 12:47	PÁGINA 9/13
VERIFICACIÓN	WHDXA9BJ6WL6PB8BZM8UX9STZBTTMV	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



FONDO	EJERCICIO	CRÉDITO DEFINITIVO	PROPUESTA PTMAM	DIFERENCIA
MR02060401	2023	3.644.750,00	339.208,09	3.305.541,91
	2024		582.619,15	-582.619,15
	2025		663.756,17	-663.756,17
	2026		744.893,19	-744.893,19
TOTAL MR02060401		3.644.750,00	2.330.476,60	1.314.273,40
MR01010101	2023	26.339.554,37	101.406,61	26.238.147,76
	2024		4.915.965,70	-4.915.965,70
	2025		6.218.128,09	-6.218.128,09
	2026		34.988,25	-34.988,25
TOTAL MR01010101		26.339.554,37	11.270.488,65	15.069.065,72
MR01010102	2023	14.406.376,00	1.927.612,17	12.478.763,83
	2024		553.828,88	-553.828,88
	2025			
	2026			
TOTAL MR01010102		14.406.376,00	2.481.441,05	11.924.934,95
TOTAL		44.390.680,37	16.082.406,30	28.308.274,07

De la información que consta en el Sistema GIRO a fecha actual y para la anualidad 2023 las actuaciones financiadas con cargo a este mecanismo financiero en las Componentes 1 y 6 contarían con crédito disponible suficiente.

De la misma forma, y para las anualidades futuras 2024, 2025 y 2026 deberán efectuarse las operaciones de incorporación de remanentes de crédito oportunas y tenerse en cuenta los créditos necesarios para estas actuaciones en la envolvente del Presupuesto que se apruebe para la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda en esas anualidades.

No obstante lo anterior, y analizadas las actuaciones de este Plan que financia el mecanismo, se indica que a la actuación de Implantación del Modelo Mobility as a Service se imputa para este Plan un importe de 1,6M de euros de los 10,73 totales destinados para todos los Planes de Transporte del resto de las provincias. Hay que tener en cuenta que el importe asignado por el Estado para estas actuaciones no se ha provincializado por lo que habrá que tener en cuenta que el reparto que se haga al resto de provincias no sobrepase el total asignado. Por otro lado, y teniendo en cuenta además la financiación del resto de actuaciones (Implantación relativa a política tarifaria común: billeteaje inteligente, abonos temporales..., Integración de la movilidad con el resto de transporte público: bicicletas y patinetes y promoción de la movilidad colaborativa), el gasto previsto para estas actuaciones en este Plan supone un 29,33% sobre el total asignado a la Comunidad Autónoma.

Respecto a los plazos para la ejecución de las actuaciones indicadas hay que tener en cuenta el cumplimiento expreso de lo dispuesto en la Resolución de 02 de noviembre de 2022, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se publica el Acuerdo de la Conferencia Nacional de Trans-



portes de 5 de noviembre de 2021, por el que se fijan los criterios de distribución territorial de los créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 2022, para la financiación de las actuaciones de inversión en el marco del Componente 1 “ Plan de Choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos “ se establece como fecha límite de ejecución el 31 de diciembre de 2025 y para el Componente 6 “ Movilidad Sostenible, segura y conectada “ el plazo máximo de 30 de junio de 2026 para ejecutar.

Analizadas las actuaciones incluidas en el Plan y su escenario temporal de ejecución, se ha detectado que dos actuaciones vinculadas al Componente 1 en la medida MR01010101 (MaaS: Integración de la micromovilidad con el resto del transporte público: bicicletas y patinetes y MasS.Promoción de la movilidad colaborativa para el proyecto 2022000711), excederían el plazo del 31 de diciembre de 2025, por lo que deberán reajustarse en su programación.

En cuanto a la actuación del Componente 1 en la medida MR01010101 de la Plataforma reservada en la A-357 entre PTA y Málaga cuenta con financiación adecuada, dado que su importe se ha provincializado en la propia Resolución de concesión y el gasto entra dentro del plazo de ejecución previsto del 31 de diciembre de 2025.

Otra actuación dentro del Componente 1 en la medida MR01010101(Conexión ciclista metropolitana) también cuenta con financiación adecuada, dado que su importe se ha provincializado en la propia Resolución de concesión y el gasto entra dentro del plazo de ejecución previsto del 31 de diciembre de 2025.

Finalmente, la actuación asociada al Componente 6 en la medida MR0010102 (Fomento de la Movilidad Sostenible) cuenta con financiación adecuada, aunque en el Real Decreto 983/2021 no se ha territorializado por provincias, ni siquiera en la convocatoria de subvenciones efectuada por Orden de 10 de mayo de 2022, por lo que habrá que tener en cuenta que el resto de planes de las demás provincias no rebasen el importe asignado por el Estado. La programación de ejecución de esta actuación entraría dentro del límite de plazo establecido.

Conclusiones Finales:

El escenario financiero que se informa solo está referido a aquellas actuaciones financiadas con el Presupuesto de la Junta de Andalucía, no incluyéndose en el mismo la financiación estatal, la procedente de las entidades locales, la proveniente de la colaboración público-privada, ni cualquier otra prevista en este plan que no provenga del Presupuesto de la Junta de Andalucía.

Dicho esto, conviene precisar que las dos fases de ejecución de que se compone el plan se caracterizan por lo siguiente:

- **Fase 1.** Las actuaciones contempladas en esta fase se han proyectado teniendo en cuenta un escenario presupuestario en el que la financiación autónoma no presenta crecimiento interanual (salvo ciertas excepciones), en el que la financiación proveniente de fondos europeos se encuadra dentro de la programación estimada del fondo FEDER, y en el que la financiación procedente del Marco de Recupe-



EDUARDO LEON LAZARO		23/02/2023 12:47	PÁGINA 11/13
VERIFICACIÓN	WHDXA9BJ6WL6PB8BZM8UX9STZBTTMV	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



ración y Resiliencia se adapta a lo acordado en la actualidad en las conferencias sectoriales y a la envolvente de cada ejercicio.

- **Fase 2.** Incluye una serie de actuaciones que no disponen de respaldo presupuestario a corto o medio plazo en lo referente a la parte financiada exclusivamente por el Presupuesto de la Junta de Andalucía, por lo que su ejecución ha de quedar supeditada a que exista disponibilidad presupuestaria a medio o largo plazo, tanto en la Junta de Andalucía como en otras Administraciones Públicas.

En este sentido, del análisis de las diferentes fuentes financieras que financian sus programas se destaca que la fuente más importante del mismo es la financiación autónoma, financiación que no se incrementa a lo largo de las anualidades del Plan excepto para los compromisos ya asumidos de costes de explotación de metro de Málaga, por lo que el escenario se considera adecuado dependiendo siempre de las envolventes que se asignen a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, a la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía y al Consorcio Metropolitano de Transportes del Área de Málaga en las Leyes del Presupuesto de la Junta de Andalucía en el período de ejecución del Plan.

Respecto a los FFEE la financiación se ha enmarcado en la Financiación FEDER 2021-2027 de las Líneas Estratégicas del PITMA 2021-2030 2, 4 y 5 la financiación, no obstante, dependerá de la programación que finalmente se apruebe especialmente en el supuesto del nuevo Marco 2021-2027, sujeto al alta de medidas y a las modificaciones presupuestarias de reprogramación o redistribución entre medidas en su caso para la dotación presupuestaria de las actuaciones. Por otra parte, la financiación con cargo a FFEE prevista en las anualidades 2028 a 2030 constituyen una mera estimación aunque está prevista en el PITMA 2021-2030 informado favorablemente por la D.G.FFEE. En cuanto al mecanismo de financiación NG su financiación se encuentra prevista dentro de los Componentes 1 y 6 del mecanismo, aunque se deberá respetar los límites temporales de ejecución previstos, así como se deberá tener en cuenta que la distribución de las cuantías no provincializadas no rebase el total de lo asignado por el Estado para la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Asimismo, es necesario subrayar que el contenido de carácter económico-financiero de este plan dado su carácter eminentemente estratégico es una mera previsión, tanto para su fase 1 como para su fase 2. Máxime en un momento como el actual, en el que encontramos un escenario fiscal y económico que presenta un alto grado de incertidumbre que no permite determinar, con un grado de verosimilitud razonable, los recursos presupuestarios disponibles a medio y largo plazo.

Esto es así por una serie de razones, entre las cuales destacan las siguientes: la tendencia inflacionaria, que sigue su curso y que ha provocado que se observen datos de inflación excepcionalmente elevados si se comparan con los de las últimas décadas, con una consecuente subida de tipos por parte del Banco Central Europeo, cuyas implicaciones reales son difíciles de predecir y cuantificar; la situación geopolítica europea, con el conflicto bélico en Ucrania como su máximo exponente; los retazos de la crisis provocada por el Covid-19; la complejidad de la gestión de los fondos Next Generation; la falta de información sobre los objetivos relativos a las reglas fiscales, suspendidas para el ejercicio 2023, pero que serán probablemente repuestas a partir del 2024, sin haberse aún concretado si el sistema será el mismo al vigente hasta su suspensión en 2020 por la pandemia del coronavirus o si por el contrario será distinto, como es probable que ocurra en virtud de la reciente propuesta de la Comisión Europea en ese sentido; y por último, la falta de determinación del impacto



EDUARDO LEON LAZARO		23/02/2023 12:47	PÁGINA 12/13
VERIFICACIÓN	WHDXA9BJ6WL6PB8BZM8UX9STZBTMTV	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	



de otras magnitudes fiscales vinculadas al funcionamiento mismo del Sistema de Financiación de las Comunidades Autónomas.

En cualquier caso, serán las sucesivas leyes del presupuesto las que establezcan los recursos efectivamente disponibles en cada momento durante el periodo de vigencia del plan.

Finalmente, señalar que cualquier modificación que pudiera afectar a su contenido económico financiero, deberá ser sometida al informe de este Centro Directivo en los términos del Decreto 162/2006, del 12 de septiembre, a efectos de valoración de su incidencia económica-presupuestaria y de la viabilidad financiera del gasto.

Lo que se informa a los efectos oportunos.

EL DIRECTOR GENERAL DE PRESUPUESTOS,



EDUARDO LEON LAZARO		23/02/2023 12:47	PÁGINA 13/13
VERIFICACIÓN	WHDXA9BJ6WL6PB8BZM8UX9STZBTTMV	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/	
			

PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

INFORME DEL PROCESO Y CONTENIDOS DE LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y TRÁMITE DE AUDIENCIA



FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 1/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



INDICE

1. INTRODUCCIÓN.....	4
2. RESULTADO DEL PERIODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA.....	6
3. ALEGACIONES RELATIVAS AL PTMAM. MODIFICACIONES PROPUESTAS.....	8
3.1. Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre.....	8
3.2. Ayuntamiento de Cártama.....	8
3.3. Ayuntamiento de Málaga.....	9
3.4. Consejería de Hacienda y Financiación Europea. Secretaría General Técnica.....	21
3.5. Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Servicios Sociales.....	25
3.6. Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Personas con Discapacidad e Inclusión.....	26
3.7. Consejería de Transformación Económica, Industria, Empresas y Universidad. Viceconsejería.....	30
3.8. Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local. Viceconsejería.....	31
3.9. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático.....	31
3.10. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Infraestructuras del Agua.....	34
3.11. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos.....	34
3.12. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Oficina Andaluza de Cambio Climático.....	36
3.13. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático.....	36
3.14. Metro de Málaga.....	40

ANEXO I. LISTADO DE ENTIDADES A LAS QUE SE CONCEDE TRÁMITE DE AUDIENCIA

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 2/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



1. INTRODUCCIÓN.

Mediante Acuerdo de 22 de enero de 2013, del Consejo de Gobierno, se aprobó la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible, como instrumento de ordenación y coordinación del sistema de transporte para su ámbito territorial.

El citado Acuerdo recoge en su apartado octavo el procedimiento de elaboración y aprobación del Plan, que corresponde a la extinta Consejería de Fomento y Vivienda, actualmente Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, que en su Decreto de estructura orgánica 160/2022, de 9 de agosto, contempla en su artículo 10 que la Dirección General de Movilidad y Transportes, es el órgano de gestión y desarrollo en materia de transportes y movilidad en la Comunidad Autónoma y asume el ejercicio de las competencias de la Consejería en estas materias conferidas por la legislación vigente.

La Ley 2/2003 de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía pone de manifiesto la necesidad de regular adecuadamente los desplazamientos de los ciudadanos en sus actividades cotidianas a lo largo de las grandes aglomeraciones urbanas. El transporte, como servicio de interés general necesario para el adecuado desarrollo socioeconómico del Área de Málaga, debe cumplir con los objetivos de favorecer y garantizar la intermodalidad, la movilidad y el bienestar social de las personas, la calidad del servicio y el desarrollo sostenible. Por tanto, el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga pretende continuar introduciendo condiciones y características técnicas que orienten el desarrollo de los diferentes modos de transporte para contribuir al progreso social y conservación del medio ambiente.

El PTMAM tiene por objeto satisfacer las necesidades de movilidad dispersas en diferentes núcleos de una región policéntrica como es el Área de Málaga, donde los núcleos periféricos cada vez cobran mayor entidad, a lo que se añade la fuerte estacionalidad de la demanda de viajeros provocada por la importancia del turismo, y así definir una hoja de ruta integral, que refleje una preocupación real sobre cómo debe desarrollarse el transporte como actividad sostenible en sí misma, pero también para apoyar la actividad económica y reforzar la cohesión social. El PTMAM busca construir una estrategia amplia para mejorar los servicios y las infraestructuras de transporte, basada en las redes de transporte existentes e incluyendo nuevas tecnologías, infraestructuras y servicios.

Así mismo, según el apartado primero del Acuerdo de Formulación el Plan tendrá la consideración de Plan con Incidencia en la Ordenación del Territorio a los efectos previstos en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, derogada por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía que unifica la legislación en materia de ordenación del territorio y urbanismo. En consecuencia, el marco legal para la redacción y tramitación de este plan con incidencia en el territorio se establece en el Capítulo III del Título III de la referida Ley 7/2021, que mantiene sustancialmente la regulación de los planes y actuaciones con incidencia en la ordenación del territorio.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 3/45
VERIFICACIÓN	PK2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



En el proceso de elaboración del Plan se ha contado con el asesoramiento en materia de Planificación Estratégica del Departamento de Evaluación de Políticas Públicas del Instituto Andaluz de Administración Pública y del equipo de Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in European Regions), perteneciente al Banco Europeo de Inversiones y que asesora a la Comisión Europea en materia de planificación de infraestructuras y servicios relacionados con la movilidad y el transporte entre otros. Asimismo, se han mantenido reuniones de trabajo con distintos organismos en las tres escalas (estatal, autonómico y local) destacando aquellas con el objetivo de consensuar los procedimientos de mitigación y adaptación al Cambio Climático, la Evaluación Ambiental Estratégica, de Impacto en la Salud y de Calidad del Aire con la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul y la Consejería de Salud y Consumo.

Como parte de esta Evaluación de Políticas Públicas se organizó una Jornada de Participación a la que se invitaron a los principales agentes implicados: Ayuntamientos, administraciones autonómica y estatal, ciudadanía, colegios profesionales, asociaciones, operadores, centros atractores, etc., que se celebró en Málaga el día 20 de mayo de 2019, bajo la coordinación de la extinta Dirección General de Movilidad y la Delegación Territorial de Málaga de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda junto con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, siguiendo la metodología propuesta por el Instituto Andaluz de Administración Pública y en la que además de dar a conocer el Documento de Análisis y Diagnóstico que incluía los principales Problemas, Necesidades y Retos, se celebraron distintas mesas de trabajo con el propósito de implicar de forma activa a los agentes y colectivos interesados para ayudar a completar el diagnóstico de la realidad de partida de cara a la elaboración del PTMAM.

Las conclusiones del evento participativo se incorporaron posteriormente al Borrador del Plan que junto con el Documento Inicial Estratégico inició su tramitación ambiental el 12 de julio de 2019. Tras las Consultas Iniciales dentro del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica se recibió el Documento de Alcance en febrero de 2020 por parte del órgano ambiental atendiendo a lo contemplado en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, en base al cual se elabora el Estudio Ambiental Estratégico, la Valoración de Impacto en la Salud y la Versión Preliminar del PTMAM.

Una vez redactada la versión preliminar del Plan, la Comisión de Redacción del PTMAM celebrada el 20 de julio de 2021 aprobó inicialmente la propuesta del Plan y dando cumplimiento a los preceptivos trámites de información pública y audiencia mediante Resolución de 29 de julio de 2021 de la extinta Dirección General de Movilidad durante el plazo de 45 días contados a partir del día siguiente de la publicación de dicha Resolución en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, publicación que tuvo lugar en el BOJA nº 150 de fecha 5 de agosto de 2021.

El Documento Preliminar del Plan, los Anexos del Documento Preliminar del Plan, el Estudio Ambiental Estratégico así como el Informe de Valoración de Impacto en la Salud han estado disponibles durante el trámite (y están disponibles) en diversas ubicaciones:

- La página web de la Consejería de Fomento , Articulación del Territorio y Vivienda : <http://lajunta.es/3iehX>
- El Portal web de la Junta de Andalucía : <http://www.juntadeandalucia.es/>.
- El Portal de Transparencia de la Junta de Andalucía : <http://lajunta.es/3ienv>

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 4/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



De acuerdo con la Resolución, el plazo para presentación de alegaciones en el trámite de Información Pública fue de 45 días hábiles, contados a partir del día siguiente de la publicación de en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía. Igualmente, para el trámite de audiencia el plazo fue de 45 días hábiles, contados desde el día siguiente a la notificación del trámite, a las entidades y organizaciones interesadas.

Se dió trámite de audiencia a la Administración General del Estado, a la Diputación Provincial de Málaga, a las Asociaciones más representativas de municipios y provincias en el ámbito del Plan y a las restantes Administraciones y Entidades Públicas afectadas en razón de su competencia, así como a otros colectivos sociales relacionados con la materia. Se adjunta anexo con la relación de entidades.

Tras la conclusión de los trámites citados se elabora, según lo establecido en el punto 3 del apartado octavo del citado Acuerdo, el presente Informe-Resumen del proceso y contenidos de la información pública y audiencia, con una valoración de todo ello.

Además, se informan las modificaciones que como consecuencia de las alegaciones presentadas se introducen en la propuesta de Plan y Estudio Ambiental Estratégico.

Este proceso se complementa con lo establecido en del artículo 83.3 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en concreto con el artículo 86.3, que establece que *quienes presenten alegaciones u observaciones en este trámite tienen derecho a obtener de la Administración una respuesta razonada, que podrá ser común para todas aquellas alegaciones que planteen cuestiones sustancialmente iguales*”.

Por ello, el presente Informe será publicado en la Web de la Consejería, pudiendo no obstante los alegantes solicitar una respuesta específica a sus alegaciones, con carácter particular.

2. RESULTADO DEL PERIODO DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y AUDIENCIA.

El periodo de Información Pública finalizó el 8 de octubre de 2021.

El trámite de audiencia, realizado simultáneamente, es singular para cada entidad consultada, y finalizó 45 días después de la recepción de cada escrito.

Se han contestado a todas las alegaciones recibidas mayoritariamente por vía telemática y el resto en los registros presenciales señalados en la Resolución de la extinta Dirección General de Movilidad , publicada en BOJA nº 150 de fecha 5 de agosto de 2021.

En conjunto, se han recibido 19 escritos en respuesta a la Información Pública o al trámite de audiencia, de los cuales 14 de ellos presentan alegaciones propiamente dichas. Los otros cinco indican que no tienen alegaciones que realizar.

Entidades	Alegantes
Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre	Alega
Ayuntamiento de Cártama	Alega



Ayuntamiento de Málaga	Alega
Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo. Secretaria General Técnica	No alega
Consejería de Hacienda y Financiación Europea. Secretaría General Técnica.	Alega
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Personas Mayores y Pensiones no Contributivas	No alega
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Infancia.	No alega
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Servicios Sociales.	Alega
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Secretaria General de Políticas Sociales, Voluntariado y Conciliación.	No alega
Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Dirección General de Personas con Discapacidad e Inclusión.	Alega
Consejería de Transformación Económica, Industria, Empresas y Universidad. Viceconsejería	Alega
Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local. Viceconsejería.	Alega
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático.	Alega
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Infraestructuras del Agua.	Alega
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos	Alega
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Oficina Andaluza de Cambio Climático.	Alega
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Secretaría General de Agricultura, Ganadería y Alimentación.	No alega
Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible. Secretaría General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático.	Alega
Metro de Málaga	Alega
Total alegaciones	14

A continuación, se responde a cada una de las alegaciones recibidas de las entidades que alegan.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 6/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



3. ALEGACIONES RELATIVAS AL PTMAM. MODIFICACIONES PROPUESTAS.

3.1. Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre.

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

- No obstante, creemos que debido a la proximidad del municipio de Alhaurín de la Torre con el centro de Málaga y al importante crecimiento demográfico ligado a los procesos urbanísticos residenciales, que lo han posicionado como una de las principales ciudades dormitorio de la capital, se hace necesaria una conexión rápida y directa mediante transporte público de nuestro municipio con Málaga.

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

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

3.2. Ayuntamiento de Cártama.

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

- En ese sentido, recientemente el Ayuntamiento de Cártama en colaboración con el CTMAM ha modificado el itinerario de la principal ruta de transporte público, M-131 Málaga-Cártama, que discurre ahora por la infraestructura viaria más rápida de acceso a Málaga (A-357), lo que ha supuesto una mejora de la frecuencia y el tiempo de recorrido. Sin embargo, la velocidad comercial de esta ruta se ve afectada negativamente por las retenciones que se producen periódicamente en los accesos a Málaga, y en la parte del itinerario que se encuentra en las proximidades del Parque Tecnológico de Andalucía.

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

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 7/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



3.3. Ayuntamiento de Málaga.

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1. ITINERARIO Ctra. A-7075

Itinerario de conexión con JUNTA DE LOS CAMINOS Y ALMOGÍA Desde Rotonda El Atabal, hasta C/ Orson Welles.

- 2. ITINERARIO Ctra. A-7054 y Avda. José Ortega y Gasset

Itinerario de conexión CÁRTAMA con POLÍGONOS INDUSTRIALES, JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO, COMISARÍA PROVINCIAL POLICÍA NACIONAL, CIUDAD DEPORTIVA Y HOSPITAL REGIONAL DE MÁLAGA Desde Ctra. Azucarera Intelhorce hasta Avda. Juan XXIII.

- 3. ITINERARIO Avda. Juan XXIII

Itinerario de conexión CÁRTAMA con POLÍGONOS INDUSTRIALES, JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO, COMISARÍA PROVINCIAL POLICÍA NACIONAL, CIUDAD DEPORTIVA Y HOSPITAL REGIONAL DE MÁLAGA Desde Avda. José Ortega y Gasset, hasta C/ Cómpea (Coincidente con Red de Metro).

- 4. ITINERARIO Ctra. A-366 y Ctra. A-404

Itinerario de conexión con ALHAURÍN DE LA TORRE Tramo Ctra. A-366 Desde rotonda con calle Torremolinos hacia Alhaurín de la Torre. Tramo Ctra. A-404 Desde Avda. Velázquez hasta rotonda con calle

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 8/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Torremolinos. Adecuación y reforma de plataforma existente que es confundida habitualmente con carril bici existente, sin que esté así señalizado.

- 5. ITINERARIO Camino La Cizaña

Itinerario de conexión con TORREMOLINOS Desde Ctra. Coín hasta la conexión con Torremolinos por Camino La Cizaña.

- 6. ITINERARIO Ctra. Campo de Golf

Itinerario de conexión con TORREMOLINOS, ALHAURÍN DE LA TORRE Y PALACIO DE DEPORTES MARTÍN CARPENA Desde Camino La Cizaña hasta MA-20 utilizando nueva Pasarela sobre el río Guadalhorce.

- 7. ITINERARIO Palacio de deportes Martín Carpena

Itinerario de conexión de los dos anteriores con Avda. Velázquez, HOSPITAL QUIRÓN Y CENTROS COMERCIALES Desde MA-20 hasta Avda. Velázquez por calle Villanueva del Rosario (coincidente con Red de Metro).

- 8. ITINERARIO Avda. Velázquez y Héroe de Sostoa Itinerario de conexión de los anteriores con ESTACIÓN DE MÁLAGA MARÍA ZAMBRANO Desde rotonda con Avda. Moliere hasta C/ Explanada de la Estación (coincidente con Red de Metro).

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

- Propuesta de dos aparcamientos disuasorios:

- INTERCAMBIADOR Nº 13. CIUDAD JARDIN.

Se trata de un aparcamiento de disuasión con una previsión de 500 plazas, que permitirá el trasvase de los ciudadanos provenientes en vehículo privado

de la zona norte del Área metropolitana a la red de Plataformas Reservadas de Transporte Público.

- INTERCAMBIADOR Nº 16. ARROYO DE TOTALÁN.

Se trata de un aparcamiento de disuasión con una previsión de 1500 plazas, que permitirá el trasvase de los ciudadanos provenientes en vehículo privado de la Costa del Sol Oriental (Rincón de la Victoria, Vélez Málaga, Torrox, Nerja.) a la red de Plataformas reservadas de transporte público.

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 9/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



• Tal como se ha descrito en el apartado anterior, el programa P2 Proporcionar un sistema de transporte público competitivo del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga propone la implantación de las siguientes infraestructuras de transporte público:

- Cobertura de la Zona Este mediante BRT II hasta El Palo.
- Plataforma bus al Norte del municipio de Málaga.

Respecto a estos dos itinerarios, se informa que el planteado hacia el Este es inviable en el trazado señalado en el documento según los estudios llevados a cabo por el Área de Movilidad del ayuntamiento de Málaga. Será necesario, por tanto, llevar a cabo los estudios necesarios para encajar la propuesta en cuestión. Así mismo, será necesario llevar a cabo estudios de viabilidad del corredor exclusivo para el transporte público de personas propuesto hacia el norte del municipio de Málaga.

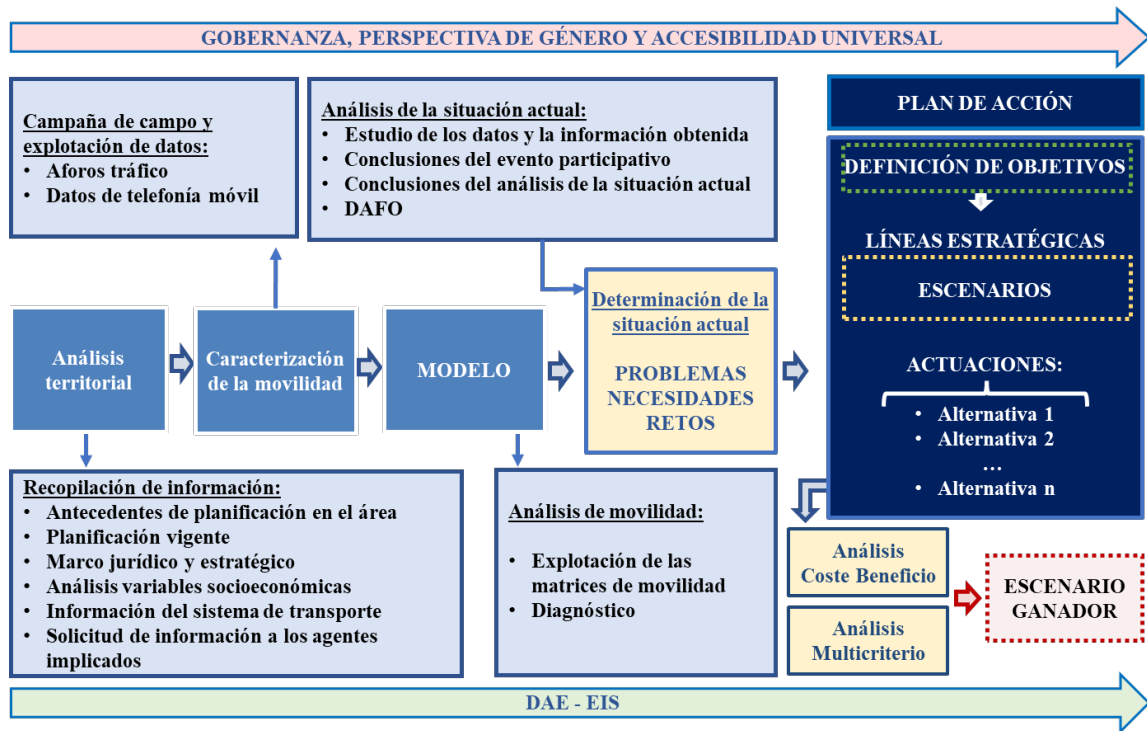
Según los estudios que se conocen, sí es viable. En cualquier caso, el modelo de este plan es a nivel macro, la zonificación se ha establecido por corredores y macrozonas. El PTMAM pretende encontrar la mejor opción para solucionar los problemas de estas macrozonas, no entra en detalles como la definición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

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

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 10/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

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

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

En el caso de los escenarios 1 y 2, la justificación es diferente ya que el escenario 2 contempla todas las actuaciones del escenario 1 además de la incorporación de un paquete de actuaciones enfocado en la mejora del acceso a la zona del PTA mediante transporte público. La construcción del escenario 2 se hizo únicamente para satisfacer y dar respuestas a las peticiones del Ayuntamiento de Málaga en la primera ronda de consulta del plan. Es decir, el segundo escenario tan solo pretende evaluar la viabilidad de llevar a cabo todas las actuaciones que benefician los accesos al PTA por petición del ayuntamiento.



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

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

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

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

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

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

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

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

Los costes asignados en el Documento Preliminar al ferrocarril de cercanías subterráneo son similares a los del metro subterráneo en lo que respecta al coste de la infraestructura y explotación, difiriendo ligeramente en el coste del material móvil.

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 12/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

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

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

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

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

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

De estas alternativas, se ha seleccionado la M2 (3) Cobertura de Ciudad Jardín mediante la implantación de lanzadera desde el Hospital Civil hasta Ciudad Jardín, con una inversión estimada que supera los 14 millones de euros, descartando otras (de manera provisional o definitiva) como la prolongación del metro soterrado o en solución tranviaria, o sea, aquellas actuaciones que podrían corresponderse con la línea 4 de la red de Metro de Málaga.

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

- La inversión prevista (14,4 M€) ha de ser justificada, pues parece una inversión excesiva para una lanzadera que discurre por viales ya existentes, sin especifique si se ha previsto la reurbanización de los mismos para la posible implantación de una plataforma reservada o segregada.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 13/45
VERIFICACIÓN	PK2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Esta actuación debería completarse con un aparcamiento disuasorio en la zona de Ciudad Jardín, en el tramo final de la lanzadera prevista. Se adjunta la ubicación que a tal efecto tiene prevista el PGOU de Málaga

- Debe aclararse si la actuación tiene carácter provisional, en tanto se construye la línea 4 del Metro de Málaga, o supone una propuesta de carácter definitiva que descarta la construcción del metro hacia Ciudad Jardín.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 14/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

Esta actuación, con una inversión prevista de 744.480 € y puesta en servicio en el año 2030, no aparece (así descrita) en los listados incluidos en el epígrafe que 5. Resultado de la evaluación, contenidas en el Anexo 7: Análisis Coste Beneficio, por lo que se desconocen los criterios para su inclusión. Las actuaciones que, respecto a la cobertura mediante transporte público del acceso al PTA, se han incluido en el Análisis Coste-Beneficio, son: (...)

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

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

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

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

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

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

Según se especifica en el artículo de 51. Prioridades de actuación (D), esta actuación tiene en un segundo nivel de prioridad de ejecución, el cual dado la fecha de aprobación definitiva del POTAUM (Decreto

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 15/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

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

- Plataforma bus al Norte del Municipio de Málaga

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

Por otra parte, comparando el trazado propuesto para esta actuación con el previsto para la lanzadera desde el Hospital Civil hasta Ciudad Jardín, puede constatarse como ambos trazados resultan coincidentes en el tramo que discurre por la margen izquierda del Guadalmedina, lo cual deberá ser tenido en cuenta a la hora de evitar duplicidad de inversiones.

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

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

- Enlace MA-20 con la A-7

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

El Tercer Hospital de Málaga, promovido por la Junta de Andalucía, se ubica en la parcela anexa al Hospital Civil, frente al Hospital Materno Infantil. Una vez construido será el mayor centro sanitario de Andalucía, disponiendo de 214 consultas, 46 quirófanos, 816 camas y más de 2.000 plazas de aparcamiento. Se trata, por tanto, de un equipamiento sanitario de ámbito metropolitano sino regional.

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 16/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



El proyecto de prolongación de la Línea 2 del Metro hasta el Hospital cuya construcción está prevista en el PITMA dentro del horizonte temporal 2023-2026, suponen una importante apuesta por el transporte público, fundamentalmente por el carácter local, pues la intermodalidad que conllevan las conexiones metropolitanas con el AVE y con el Cercanías, está todavía lejos de alcanzar los umbrales óptimos en la ciudad de Málaga. Además, por las propias características de los usuarios de las instalaciones sanitarias y la importante dotación de aparcamientos con los que cuenta la instalación, hacen previsible un importante porcentaje de los desplazamientos que se realicen usen el vehículo privado (incorporando al taxi en dichas previsiones). Por tanto, resulta inevitable que el proyecto previsto para el Tercer Hospital se acompañe de nuevas actuaciones viarias que garanticen su adecuada conexión con las vías de gran capacidad del entorno (MA-20, A-7 y AP-46), sin penalizar más los itinerarios municipales existentes, como, por ejemplo, la Avda. Valle Inclán que tiene niveles de servicio muy elevados.

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

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

- Ampliación de la A-404 hasta Churriana

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

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

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

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 17/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

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

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

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

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

- PLAN MÁLAGA LITORAL

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 18/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

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

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

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

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

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

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

- En cuanto a los accesos PTA, los problemas de congestión han sido resueltos en buena parte con las actuaciones llevadas a cabo, sin embargo, en algunos sitios del documento lo menciona y en otros lo deja como pendiente.

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

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 19/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[...]

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 20/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

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

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

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

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

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

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

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 21/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



objetivos de reducción de emisiones, consumo energético y de reparto modal confluyan en políticas paralelas y coherentes.

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

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

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

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 22/45
VERIFICACIÓN	PK2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

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

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

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

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

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

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

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

De otra parte, a partir de la página 229 del documento, la tabla deja de tener incorporados los datos para la inversión para las actuaciones indicadas, lo cual haría inviable la evaluación y seguimiento de resultados EX POST y poder determinar el valor de eficiencia en aplicación de dichas actuaciones. En este

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 23/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



sentido se propone incorporar los presupuestos planificados, aunque sea indicando su provisionalidad o como intervalo de aproximación.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Visto el Documento Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible redactado por la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio este órgano directivo considera que en la elaboración del mismo no deben obviarse determinados

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 24/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



instrumentos de planificación relevantes en el ámbito de los servicios sociales. En tal sentido se entiende que el apartado de análisis de la situación debería incorporarse aquellos aspectos de la "Estrategia Regional para la Cohesión e Inclusión Social. Intervención en Zonas Desfavorecidas" que inciden directamente en el ámbito geográfico en el que se despliega el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

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

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

Tras consultar el mencionado mapa se concluye que la inclusión de este en el plan no procede ya que es un mapa que localiza los centros destinados a personas con enfermedades mentales, personas mayores, menores del sistema de protección, persona de etnia gitana, etc... Este tema está fuera del alcance del plan y no procede su incorporación al mismo. Un plan de transporte metropolitano trata de dar solución a los problemas de la movilidad diaria arrojados por un modelo de transporte diario y configurando el sistema de transporte acorde a las necesidades de la misma. Para ello se tienen en cuenta aquellos focos atractores y generadores de volúmenes de desplazamientos relevantes en un día medio diario como pueden ser zonas industriales, estaciones de transporte público, importantes superficies de atención sanitaria, áreas residenciales...

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

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

- Página 24. Marco jurídico

No se menciona las siguientes normas que deberían incluirse.

Normativa Autonómica:

- Ley 4/2017, de 25 de septiembre, de los Derechos y la Atención a las Personas con Discapacidad en Andalucía, Título VIII

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 25/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía.

Normativa Estatal

- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con Discapacidad y de su inclusión social.

- Real Decreto 173/2010 de 19 de febrero, por el que se modifica el Código Técnico de la Edificación, aprobado por el Real Decreto 314/2006, de 17 de marzo, en materia de accesibilidad y no discriminación de las personas con discapacidad.

- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad. Y sus posteriores actualizaciones.

- Real Decreto 537/2019, de 20 de septiembre, por el que se modifica el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

- Real Decreto 1276/2011, de 16 de septiembre, de adaptación normativa a la Convención Internacional sobre los derechos de las personas con discapacidad.

No procede. Es un Plan de Transporte Metropolitano, no es un plan de accesibilidad. Se promueve un transporte público eficiente y sin barreras mediante la promoción de mejoras enfocadas a la accesibilidad y a la adaptación PMR, pero está fuera del alcance una inclusión más detallada.

- Página 88 en adelante. El transporte en autobús

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

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

- Páginas 93 y 94

Accesibilidad universal

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 26/45
VERIFICACIÓN	PK2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

TEXTO ALTERNATIVO

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

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

- Página 103. Taxis

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

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

- Página 105. Movilidad colaborativa

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

No se dispone de los citados datos.

- Página 105. El vehículo eléctrico

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

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

- Página 178.

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

No se dispone de los citados datos.

- Página 187

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

Las personas con movilidad reducida constituyen un porcentaje del total de las personas con discapacidad. Por tanto, se debe hablar de accesibilidad universal dirigido a cualquier persona tengo o no tenga una discapacidad. Y los medios de transporte deben ser accesibles desde el punto de vista de las personas con discapacidad física, psíquica, cognitiva, sensorial o de cualquier otra persona que no tenga

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 27/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



discapacidad. Al hablar de adaptación deben tenerse en cuenta que es para todas las personas e instalar, pavimento táctil, bucles magnéticos, pictogramas accesibles para señalizar, (la Junta/accesibilidad universal) señalización en contrastes y altorrelieve, mensajes subtítulos o audio descriptivos, etc.

TEXTO ALTERNATIVO

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

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

- Página 194 y página 219 y 229

Mejoras en materia de accesibilidad y PMR:

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

Ídem lo dicho antes

TEXTO ALTERNATIVO

- Mejoras en materia de Accesibilidad Universal:
- Mejora de la accesibilidad en el transporte público para todas las personas
- Adaptación PMR total del transporte público (material móvil). Rampas de acceso.
- Asientos reservados para personas mayores en el transporte público.
- Asientos reservados para mujeres embarazadas
- Asientos para niños pequeños
- Audio descripción y mapa sonoro que informen de las paradas
- Señalización con pictogramas accesibles tipo AIGA
- Botón de parada en altorrelieve y braille
- Marquesinas accesibles. Según normativa de accesibilidad.
 - Plataformas con espacios con sombra y asientos de esperas en las paradas de transporte público.

Apoyos isquiáticos

- Señalizaciones acústicas, visuales y con pictogramas tipo AIGA

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

- Página 205, 208 y 211

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 28/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

TEXTO ALTERNATIVO

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

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

- Página 211

Mejora en materia de accesibilidad y PMR.

TEXTO ALTERNATIVO

Mejora en materia de accesibilidad universal

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

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

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

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

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

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

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 29/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

• En el Objetivo Estratégico OE6, se propone contribuir a la disminución del consumo energético y a la de contaminantes asociados al transporte metropolitano, esta formulación no se ve refrendada en los Objetivos Específicos, figurando únicamente una referencia a la disminución de las toneladas de CO2 equivalente, por tanto se propone añadir dentro un objetivo específico que recoja la disminución de la

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 30/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



concentración de contaminantes asociados al tráfico, tales como las partículas y los óxidos de nitrógeno, en el área, todo ello en concordancia con la Estrategia andaluza de Calidad del Aire y del Plan de Mejora de la Calidad del Aire de la Aglomeración urbana de Málaga y de la Costa del Sol. Así mismo se debiera incluir algún objetivo destinado a la reducción del nivel de ruido generado por el transporte.

Según la información que se puede obtener con el modelo es complicado afinar más allá con otros tipos de contaminantes ya que solo se basaría en hipótesis futuras que realmente no conocemos. Además, y como se ha comentado anteriormente, al tener la EAE del PTMAM un carácter estratégico, se han propuesto indicadores a nivel general, pero en ellos se incluyen indicadores de gases y partículas relacionadas con el sector transporte, así como la emisión de GEI, relacionados con el Cambio climático.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Las afecciones ambientales en la matriz DAFO, se expresan de forma genérica tanto en lo referente a las Debilidades, Amenazas, Fortalezas, y Oportunidades. Por tanto, sí que se incluyen las posibles afecciones a

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 31/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



la calidad acústica, pero éstas se encuentran englobadas cuando se habla de “contaminación atmosférica”.

Ejemplo de ello se puede observar en el apartado de “Posibles efectos significativos en el medio ambiente”. Al hablar del impacto sobre el recurso atmósfera, se incluye la emisión de gases y partículas, la contaminación acústica y la contaminación lumínica.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 32/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



1890/2008, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de eficiencia energética en instalaciones de alumbrado exterior y sus Instrucciones técnicas complementarias EA-01 a EA-07. Esta normativa, se incluye en el apartado de normativa nacional del EAE.

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

Se considera útil esta apreciación. Se hará alusión en este indicador tanto a los niveles legislados como a los propuestos por la OMS, señalando, al igual que otros contaminantes, las PM2,5. Sin embargo, no se considera desdoblarse este indicador, ya que se estaría entrando a un nivel de detalle que estaría bien contemplarlo en los proyectos futuros que desarrollen el PTMAM, y no a una escala estratégica como lo es el EAE del Plan.

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

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

- Donde dice:

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

debe decir:

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

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

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 33/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

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

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

- Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas para Andalucía.
 - Real Decreto 9/2008, de 11 de enero, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico, aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril.
 - Real Decreto 670/2013, de 6 de septiembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, en materia de registro de aguas y criterios de valoración de daños al dominio público hidráulico.
 - Decreto 109/2015, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Vertidos al Dominio Público Hidráulico y al Dominio Público Marítimo-Terrestre de Andalucía.
 - Real Decreto 11/2016, de 8 de enero, por el que se aprueban los Planes Hidrológicos de las demarcaciones hidrográficas de Galicia-Costa, de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, del Guadalete y Barbate y del Tinto, Odiel y Piedras.
 - Real Decreto 21/2016, de 15 de enero, por el que se aprueban los Planes de gestión del riesgo de inundación de las cuencas internas de Andalucía: demarcaciones hidrográficas del Tinto, Odiel y Piedras; Guadalete y Barbate; y Cuencas Mediterráneas Andaluzas.
 - Orden de 14 de enero de 2016, por la que se aprueban los mapas de peligrosidad por inundaciones y los mapas de riesgo de inundación en Andalucía de las demarcaciones hidrográficas del Tinto, Odiel y Piedras; del Guadalete y Barbate; y de las cuencas mediterráneas andaluzas.
 - Orden de 23 de febrero de 2016, por la que se dispone la publicación de las determinaciones de contenido normativo del Plan Hidrológico de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, aprobados por el Real Decreto 11/2016, de 8 de enero.
 - Orden de 21 de abril de 2016, por la que se dispone la publicación del Plan de Gestión del Riesgo de Inundación de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas, aprobado por el Real Decreto 21/2016, de 15 de enero.
 - Real Decreto 638/2016, de 9 de diciembre, por el que se modifica el Reglamento del Dominio Público Hidráulico aprobado por el Real Decreto 849/1986, de 11 de abril, el Reglamento de Planificación Hidrológica, aprobado por el Real Decreto 907/2007, de 6 de julio, y otros reglamentos en materia de gestión de riesgos de inundación, caudales ecológicos, reservas hidrológicas y vertidos de aguas residuales.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 34/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Las Áreas de Riesgo Potencial Significativo de Inundaciones (ARPSIs) de la demarcación hidrográfica de las Cuencas Mediterráneas Andaluzas (segundo ciclo) se sometieron a un periodo de información y consulta pública, conforme al Acuerdo de 16 de abril de 2021 de esta Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos, publicado en el BOJA nº 77 de 26 de abril de 2021, en las que se calcularon, entre otras cosas, las zonas inundables y los deslindes probables de los cauces, así como, se reflejaron los deslindes aprobados vigentes. Por tanto, las zonas ARPSIs que se encuentran en el ámbito de estudio, deberán estudiarse en detalle en los futuros proyectos que desarrollen el PTMAM.

- Por último, se recuerda que, para todas las actuaciones contempladas en este Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, deben respetarse las limitaciones de usos para zonas inundables y para la zona de flujo preferente, así como el Dominio Público Hidráulico, sus zonas de servidumbre asociadas y las limitaciones de usos de las mismas, conforme a lo establecido en el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas, en la Ley 9/2010, de 30 de julio, de Aguas de Andalucía, y en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico.

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

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

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

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

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

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

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 35/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

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

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

Como cambios importantes, es necesario considerar los siguientes:

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

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

Código HIC	Denominación	Prioridad
1170	Arrecifes	
2190	Depresiones intradunales húmedas	
2230_0	Dunas con céspedes del Malcomietalia. Subtipo: céspedes del Malcomietalia en dunas y arenas litorales	
5210	Matorrales arborescentes de Juniperus spp.	
8130_1	Desprendimientos mediterráneos occidentales y termófilos. Subtipo: Roquedos, desprendimientos rocosos y taludes terrosos peridotíticos y serpentínicos	
9260_1	Bosques de Castanea sativa. Subtipo: Castaños en explotación	

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

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



subsp. paralela		
-----------------	--	--

En el EAE se deben eliminar las siguientes especies:

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

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

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

En el EAE se deben eliminar las siguientes especies:

Especie	Categoría de protección	Condicionante ambiental
Actitis hypoleucos	Protección especial	Moderado
Alcedo atthis	Protección especial	Moderado
Ardea cinerea	Protección especial	Moderado
Ardea purpurea	Protección especial	Moderado
Ardeola ralloides	En peligro de extinción	Severo
Arenaria interpres	Protección especial	Moderado
Asio flammeus	Protección especial	Moderado
Bubulcus ibis	Protección especial	Moderado
Burhinus oediconemus	Protección especial	Moderado
Calidris alba	Protección especial	Moderado
Calidris alpina	Protección especial	Moderado
Calidris canutus	Protección especial	Moderado
Calidris ferruginea	Protección especial	Moderado
Calidris minuta	Protección especial	Moderado
Caretta	Vulnerable	Severo
Charadrius alexandrinus	Protección especial	Moderado



Especie	Categoría de protección	Condicionante ambiental
Charadrius dubius	Protección especial	Moderado
Charadrius hiaticula	Protección especial	Moderado
Chlidonias hybridus	Protección especial	Moderado
Chlidonias niger	En peligro de extinción	Severo
Ciconia	Protección especial	Moderado
Ciconia nigra	En peligro de extinción	Severo
Circus aeruginosus	Protección especial	Moderado
Dermochelys coriacea	Protección especial	Moderado
Discoglossus jeanneae	Protección especial	Moderado
Egretta alba	Protección especial	Moderado
Egretta garzetta	Protección especial	Moderado
Gelochelidon nilotica	Protección especial	Moderado
Glareola pratincola	Protección especial	Moderado
Globicephala melas	Vulnerable	Severo
Gomphus graslinii	Vulnerable	Severo
Grampus griseus	Protección especial	Moderado
Haematopus ostralegus	Protección especial	Moderado
Himantopus	Protección especial	Moderado
Ixobrychus minutus	Protección especial	Moderado
Larus genei	Protección especial	Moderado
Limosa lapponica	Protección especial	Moderado
Limosa	Protección especial	Moderado
Macromia splendens	En peligro de extinción	Severo
Myotis emarginatus	Vulnerable	Severo
Numenius phaeopus	Protección especial	Moderado
Nycticorax	Protección especial	Moderado
Oxygastra curtisii	Vulnerable	Severo
Oxyura leucocephala	En peligro de extinción	Severo
Pandion haliaetus	Vulnerable	Severo
Pelodytes ibericus	Protección especial	Moderado
Philomachus pugnax	Protección especial	Moderado
Phoenicopterus roseus	Protección especial	Moderado
Physeter macrocephalus	Protección especial	Moderado
Platalea leucorodia	Protección especial	Moderado
Plegadis falcinellus	Protección especial	Moderado
Pluvialis apricaria	Protección especial	Moderado
Pluvialis squatarola	Protección especial	Moderado



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

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

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

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

3.14. Metro de Málaga.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 39/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



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

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

De acuerdo.

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

De acuerdo.

- Se valoran positivamente las medidas (tabla 79, p.205-206) de “integración plena del transporte público en el CTMAM”, y de “implantación de actuaciones relativas a la política tarifaria común (asignación del marco tarifario óptimo para el usuario en función de su consumo habitual), abonos temporales, etc.”. Relacionado con la “debilidad D16: penalización al transbordo” identificada en el análisis DAFO (p.181), se propone ampliar el “benchmarking” (anexo V) con un análisis del alcance de integración tarifaria de los diferentes modos, y extenderlo a más ciudades.

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

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

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

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

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

- Para cuantificar lo indicado en los puntos 3, 4 y 5 anteriores, se propone incluir en el análisis coste beneficio (anexo VII):

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 40/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- La despenalización del transbordo (estableciendo un nuevo marco tarifario integrado que incluya cercanías, metro, y buses interurbanos y urbanos).
- La reordenación de autobuses urbanos.

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

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

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

Se debe aclarar que la fecha mencionada es el límite para la ejecución de las actuaciones, no la fecha de ejecución de las mismas. Se podrá tomar en consideración, en virtud de los recursos disponibles, la anticipación de la actuación solicitada en el momento en el que se lleven a cabo y en función de lo que requiera cada una de ellas.

Sevilla, a la fecha de la firma digital

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN Y
EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE.

Fdo.: e- Manuel Márquez Pigner

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 41/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



ANEXO I.

Listado de entidades a las que se concede trámite de audiencia

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 42/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



El listado de entidades que han sido convocadas al trámite de audiencia es el siguiente:

AYUNTAMIENTOS

- Ayuntamiento de Málaga
- Ayuntamiento de Alhaurín de la Torre
- Ayuntamiento de Alhaurín el Grande
- Ayuntamiento de Almogía
- Ayuntamiento de Álora
- Ayuntamiento de Benalmádena
- Ayuntamiento de Ayuntamiento de Casabermeja
- Ayuntamiento de Cártama
- Ayuntamiento de Coín
- Ayuntamiento de Pizarra
- Ayuntamiento de Rincón de la Victoria
- Ayuntamiento de Torremolinos
- Ayuntamiento de Totalán

DIPUTACIONES

- Diputación Provincial de Málaga

MINISTERIO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y FUNCIÓN PÚBLICA

- Subdelegación del Gobierno en Málaga

JUNTA DE ANDALUCÍA

- Delegación Territorial de Agricultura, Ganadería y Pesca en Málaga. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Málaga (Sede Delegado, Servicios Comunes y Servicio de Protección Ambiental). Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Málaga (Sede Servicio de Espacios Naturales y Parques Naturales). Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Málaga (Sede Servicio de Gestión del Medio Natural). Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Málaga (Sede Servicio de DPH y Calidad de las Aguas). Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Delegación Territorial de Desarrollo Sostenible en Málaga (Reserva Natural Laguna de Fuente de Piedra). Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 43/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Secretaría General de Agricultura, Ganadería y Alimentación. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Secretaría General de Fondos Europeos al Desarrollo Rural Sostenible. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Servicio Evaluación y Análisis Ambiental. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Dirección General de la Producción Agrícola y Ganadera. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Dirección General de Industrias, Innovación y Cadena Agroalimentaria. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Dirección General de Ayudas Directas y de Mercados. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Dirección General del Medio Natural, Biodiversidad y Espacios Protegidos. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Dirección General de Planificación y Recursos Hídricos. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Dirección General de Infraestructuras. de infraestructuras del agua. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Dirección General de pesca y acuicultura. Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local. Viceconsejería
- Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior. Viceconsejería
- Consejería de Empleo, Formación y Trabajo Autónomo. Viceconsejería
- Consejería de Hacienda, Industria y Energía. Viceconsejería
- Consejería de Educación y Deporte. Viceconsejería
- Consejería de Agricultura, Ganadería, Pesca y Desarrollo Sostenible
- Consejería de Transformación, Económica, Industria, Conocimiento y Universidades. Viceconsejería
- Consejería de Salud y Familias. Viceconsejería
- Consejería de Igualdad, Políticas Sociales y Conciliación. Viceconsejería
- Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio. Viceconsejería
- Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. Viceconsejería

OTRAS INSTITUCIONES Y COLECTIVOS SOCIALES

- Universidad de Málaga
- Colegio Oficial de Ingenieros de Minas del Sur
- Colegio Oficial de Biólogos de Andalucía
- Colegio de Ambientólogos de Andalucía
- Colegio de Geógrafos de Andalucía
- Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 44/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- FACUA Málaga (Federación Andaluza de Consumidores y Usuarios)
- Unión de consumidores de Málaga – UCA/UCE
- FAMP (Federación Andaluza de Municipios y Provincias)
- CSIC (Consejo Superior de Investigaciones Científicas) ANDALUCÍA
- CICIC (Centro de Investigaciones Científicas Isla de la Cartuja)
- EBD (Estación Biológica Doñana)
- EEZ (Estación Experimental del Zaidín)
- IIQ (Instituto de Investigaciones Químicas)
- IRNAS (Instituto de Recursos Naturales y Agrobiología de Sevilla)
- CEA (Confederación de Empresarios de Andalucía)
- CCOO (Comisiones Obreras)
- UGT (Unión General de Trabajadores)
- ADENA (Asociación para la Defensa de la Naturaleza)
- Ecologistas en Acción
- GREENPEACE España
- Grupo SEO Málaga (Sociedad Española de Ornitología)
- CAMARA DE COMERCIO de Málaga
- ASAJA (Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores)
- COAG (Unión de Agricultores y Ganaderos de Andalucía)
- UPA Málaga (Unión de Pequeños Agricultores y Ganaderos de Andalucía)
- Federación asoc. de Discapacitados Físicos y/u Orgánicos de Málaga (FAMF-COCEMFE Málaga)
- Asociación Provincial de Amas de Casa, Consumidores y Usuarios "Santa María de la Victoria" -Al-Andalus Málaga-
- Smart City Cluster
- Ruedas Redondas
- Asociación de Usuarios para la Movilidad Personal y Ecológica de Málaga (AMPEM)
- Confederación de Empresarios de Málaga
- Unión de Empresarias de Málaga y Emprendedoras (UNEME)

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	09/03/2023	PÁGINA 45/45
VERIFICACIÓN	Pk2jm3YKTDALCSM9WA8C5LXKZ999VK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

**ACTA DE INFORME DEL CONSEJO ANDALUZ DE GOBIERNOS LOCALES SOBRE
EL “PROYECTO DE PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE
MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE”**

En Sevilla, a **17 de marzo de 2023**, la Secretaria General del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, [REDACTED] con la asistencia técnica del Director del Departamento de Gabinete Técnico y Comisiones de Trabajo de la Federación Andaluza de Municipios y Provincias, [REDACTED], y de la técnico del referido Departamento, [REDACTED] comprobado que se ha seguido el procedimiento establecido en el Decreto 263/2011, de 2 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Funcionamiento del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, conforme al Acuerdo de delegación de funciones adoptado por el Pleno del Consejo el 11 de octubre de 2011, y analizadas las observaciones planteadas, ACUERDA emitir el siguiente Informe:

**“INFORME SOBRE EL PROYECTO DE PLAN DE TRANSPORTE
METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD
SOSTENIBLE**

El Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, visto el borrador de proyecto de Plan citado, no formula observaciones al citado texto”.

LA SECRETARIA GENERAL,



MANUEL PALMA PRISCO, Secretario del Consejo Andaluz de Ordenación del Territorio y Urbanismo

CERTIFICA

Que en la sesión celebrada el día 20 de marzo de 2023, el Consejo Andaluz de Ordenación del Territorio y Urbanismo, adoptó en relación con el punto 1 del orden del día, INFORME AL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA, PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE, el siguiente acuerdo:

Conocida la documentación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, Plan de Movilidad Sostenible, y la tramitación habida hasta la fecha, y de conformidad con lo establecido en el artículo 18.2.h) del Decreto 36/2014, de 11 de febrero, por el que se regula el ejercicio de las competencias de la Administración de la Junta de Andalucía en materia de ordenación del territorio y urbanismo, en relación con el artículo 12 y la disposición transitoria tercera del Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, se informa favorablemente el mencionado Plan.

Vº Bº LA PRESIDENTA
(P.A.El Vicepresidente)

EL SECRETARIO

Fdo.: D. José Andrés Moreno Gaviño

Fdo.: Manuel Palma Prisco

C/ Pablo Picasso, 6
41018 - Sevilla

T: 955926800
dgotuau.cfatv@juntadeandalucia.es



FIRMADO POR	JOSE ANDRES MORENO GAVIÑO	22/03/2023	PÁGINA 1/1
	MANUEL PALMA PRISCO		
VERIFICACIÓN	Pk2jmY7HLWWR6RZ69G3MW79YY7YRH4	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

D^a. MARÍA JOSÉ NAVAS ARANDA, en calidad de Secretaria General del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, y de conformidad con los artículos 16 y 19 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público

CERTIFICA

1.- Que en sesión extraordinaria celebrada el día 24 de marzo de 2022, el Consejo de Administración del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga adoptó, por unanimidad de los presentes, los siguientes Acuerdos:

*“**Primero.**- Tomar razón y conocimiento de la versión final del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible.*

***Segundo.**- Informar favorablemente la propuesta del citado Plan, para su aprobación definitiva por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.”*

Y para que conste y surta sus efectos donde proceda, expido el presente de orden.

En Málaga, a fecha de firma electrónica

LA SECRETARIA GENERAL

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

FIRMADO POR	MARIA JOSE NAVAS ARANDA	24/03/2023	PÁGINA 1/1
VERIFICACIÓN	Pk2jmZ5L36J2YP8BA2ZA32LZPSG2BB	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

El artículo 19 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía define el Plan de Transporte Metropolitano como el documento a través del cual se define el sistema de transporte en cada uno de los ámbitos metropolitanos y se realizan las previsiones necesarias para su gestión y financiación.

El Acuerdo de 22 de enero de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible (en adelante PTMAM), fijó los objetivos, contenidos y proceso de tramitación que deben seguirse para su aprobación por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

El apartado primero del Acuerdo de Formulación dispone que el Plan tiene la consideración de Plan con Incidencia en la Ordenación del Territorio a los efectos previstos en la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía (LOTA), derogada por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA) que unifica la legislación en materia de ordenación del territorio y urbanismo. En consecuencia, el marco legal para la redacción y tramitación de este plan con incidencia en el territorio se establece en el Capítulo III del Título III de la referida Ley 7/2021, que mantiene sustancialmente la regulación de los planes y actuaciones con incidencia en la ordenación del territorio, debiendo ser aprobado por Decreto del Consejo de Gobierno.

Dicho Plan se tramita siguiendo el procedimiento de elaboración establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, modificada por el Decreto Ley 3/2015, de 3 de marzo. En la mencionada normativa se desarrolla el proceso de Evaluación Ambiental Estratégica como el procedimiento administrativo instrumental para la evaluación ambiental de planes y programas.

El Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de junio de 2021(RDC) por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al fondo europeo de desarrollo regional, al fondo social europeo plus, al fondo de cohesión, al fondo de transición justa y al fondo europeo marítimo, de pesca y de acuicultura, así como las normas financieras para dichos fondos y para el fondo de asilo, migración e integración, el fondo de seguridad interior y el instrumento de apoyo financiero a la gestión de fronteras y la política de visados, viene a consolidar la propuesta del reglamento de disposiciones comunes (RDC) de los fondos europeos para 2021-2027 en relación con la definición de las entonces llamadas condiciones habilitantes (CH) en el ámbito de los fondos europeos que se deben cumplir para recibir estos fondos, a las que el reglamento denomina “condiciones favorecedoras” (CCFF). Entre los fondos para los que se establecen CCFF exigibles a lo largo de todo el Periodo 2021-2027 se encuentra el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER). Cada CF se considerará cumplida cuando se cumplan todos sus criterios, siendo necesario que este cumplimiento se mantenga a lo largo de todo el periodo de programación.



FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	28/03/2023	PÁGINA 1/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmNRS AJH94JDU7P7KUDMT57RDDF	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



En el Programa Operativo FEDER será obligatorio el cumplimiento de la CF denominada “Planificación exhaustiva del transporte al nivel apropiado”, referente al objetivo Específico 3.2 "Desarrollar una RTE-T (Red transeuropea de transporte) sostenible, resiliente al cambio climático, inteligente, segura e intermodal", en donde se establece que aquellas regiones que vayan a programar actuaciones en materia de infraestructuras de transportes deberán tener una planificación regional multimodal de infraestructuras hasta 2030. Por ello, en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible se establece un periodo de aplicación determinado 2023-2030.

Según Informe de la Dirección General de Presupuestos, respecto a los Fondos Europeos (en adelante FFEE) la financiación se ha enmarcado en la Financiación FEDER 2021-2027 de las Líneas Estratégicas 2, 4 y 5 del Decreto 540/2022, de 2 de noviembre por el que se aprueba el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030), no obstante, dependerá de la programación que finalmente se apruebe especialmente en el supuesto del nuevo Marco 2021-2027, sujeto al alta de medidas y a las modificaciones presupuestarias de reprogramación o redistribución entre medidas, en su caso, para la dotación presupuestaria de las actuaciones. Por otra parte, la financiación con cargo a FFEE prevista en las anualidades 2028 a 2030 constituyen una mera estimación aunque está prevista en el PITMA 2030, informado favorablemente por la Dirección General de Fondos Europeos. En cuanto al mecanismo de financiación Next Generation, su financiación se encuentra prevista dentro de los Componentes 1 y 6 del mecanismo, aunque se deberá respetar los límites temporales de ejecución previstos, y se deberá tener en cuenta que la distribución de las cuantías no provincializadas no rebase el total de lo asignado por el Estado para la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El PTMAM tiene por objeto satisfacer las necesidades de movilidad dispersas en diferentes núcleos de una región policéntrica como es el Área de Málaga, donde los núcleos periféricos cada vez cobran mayor entidad, a lo que se añade la fuerte estacionalidad de la demanda de viajeros provocada por la importancia del turismo, y así definir una hoja de ruta integral, que refleje una preocupación real sobre cómo debe desarrollarse el transporte como actividad sostenible en sí misma, pero también para apoyar la actividad económica y reforzar la cohesión social. El PTMAM busca construir una estrategia amplia para mejorar los servicios y las infraestructuras de transporte, basada en las redes de transporte existentes e incluyendo nuevas tecnologías, infraestructuras y servicios.

El proyecto de Decreto de aprobación del Plan habrá de redactarse de conformidad con las normas que habilitan dicha competencia, contenidas en los siguientes cuerpos legales :

- Estatuto de Autonomía para Andalucía, que establece las competencias exclusivas de nuestra Comunidad Autónoma en las siguientes materias: ordenación del territorio (artículo 56.5), planificación, construcción y financiación de las obras públicas (artículo 56.7) e infraestructuras de transportes y comunicaciones que se desarrollen en el ámbito de la Comunidad (artículo 64).
- Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía.
- Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía.
- Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	28/03/2023	PÁGINA 2/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmNRSJH94JDU7P7KUDMT57RDDF	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de Andalucía (LOTA), Capítulo III, Título I, Planes con incidencia en la ordenación del territorio, vigente al momento de inicio del procedimiento, sin perjuicio de lo expuesto, la regulación de los planes con incidencia del territorio y su procedimiento será la establecida por la Ley de 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía (LISTA), actualmente vigente que no modifica la regulación sustantiva y procedimiento previstos en la citada ley 1/1994.
- Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, y su modificación en el Decreto-Ley 3/2015.
- Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía.
- Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.
- El Decreto del Presidente 10/2022, de 25 de julio, sobre reestructuración de Consejerías.
- Decreto 160/2022, de 9 de agosto, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.
- Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género.
- Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económica-financiera.

En todo el proceso de elaboración y tramitación del Plan se ha contado con la participación y concertación de los principales agentes sociales y económicos con intereses en el ámbito (sindicatos, colegios profesionales, operadores de transportes, asociaciones empresariales, ecologistas, etc.) a través de distintos foros entre los que destacan:

- Jornada Participativa celebrada el 20 de mayo de 2019, con representación de los ayuntamientos del área, administraciones de la Junta de Andalucía y del Estado, universidades, sindicatos, asociaciones, operadores de transporte y colegios profesionales entre otros.
- Consejo Andaluz de Transporte, celebrado el 22 de diciembre de 2022, en el que se encuentran representantes, entre otros, de: distintas consejerías de la Junta de Andalucía, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de aquellos ayuntamientos de más de 100.000 habitantes y en todo caso el ayuntamiento de la capital, asociaciones profesionales de servicios regulares de viajeros, de servicios regulares de mercancía o de carga fraccionada, de servicios discrecionales de viajeros, de servicios discrecionales de mercancías, de profesionales de auto-taxis, de agencias de transportes, de Renfe, de puertos andaluces, de los aeropuertos andaluces, de las asociaciones de las agencias de viajes, de la central sindical de mayor representatividad en el sector y en el ámbito de Andalucía.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	28/03/2023	PÁGINA 3/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmNRS AJH94JDU7P7KUDMT57RDDF	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Consejo Andaluz de Ordenación del Territorio y Urbanismo con representación entre otros de: distintas consejerías de la Junta de Andalucía, de la Administración General del Estado, de distintas entidades locales, de universidades, los principales colegios profesionales con competencia en la materia, organizaciones empresariales, sindicales, confederaciones y federaciones de asociaciones ecologistas de defensa de la naturaleza y el medio ambiente, organizaciones de personas consumidoras y usuarias o la Confederación de Asociaciones de Vecinos y Vecinas de Andalucía.

En el proceso de elaboración del Plan se ha contado con el asesoramiento en materia de Planificación Estratégica del Departamento de Evaluación de Políticas Públicas del Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) y del equipo de Jaspers (Joint Assistance to Support Projects in European Regions), perteneciente al Banco Europeo de Inversiones y que asesora a la Comisión Europea en materia de planificación de infraestructuras y servicios relacionados con la movilidad y el transporte entre otros. Asimismo, se han mantenido reuniones de trabajo con distintos organismos en las tres escalas (estatal, autonómico y local) destacando aquellas con el objetivo de consensuar los procedimientos de mitigación y adaptación al Cambio Climático, la Evaluación Ambiental Estratégica, de Impacto en la Salud y Calidad del Aire con la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul y la Consejería de Salud y Consumo.

Como parte de esta Evaluación de Políticas Públicas se organizó una Jornada de Participación a la que se invitó a los principales agentes implicados en la movilidad en el área de Málaga: ayuntamientos, administraciones autonómica y estatal, ciudadanía, colegios profesionales, asociaciones, operadores, centros atractores, sindicatos, etc., que se celebró en Málaga el día 20 de mayo de 2019, bajo la coordinación de la Dirección General de Movilidad, la Delegación Territorial de Málaga de la extinta Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio junto con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, siguiendo la metodología propuesta por el IAAP y en la que además de dar a conocer el Documento de Diagnóstico con los principales Problemas, Necesidades y Retos, se celebraron distintas mesas de trabajo con el propósito de implicar de forma activa a los agentes y colectivos interesados y con el objetivo de completar el diagnóstico propuesto.

Las conclusiones del evento participativo se incorporaron posteriormente al Borrador del Plan que junto con el Documento Inicial Estratégico inició su tramitación ambiental el 12 de julio de 2019. Tras las Consultas Iniciales dentro del procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica se recibió el Documento de Alcance en febrero de 2020 por parte del Órgano Ambiental atendiendo a lo contemplado en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, en base al cual se elaboró el Estudio Ambiental Estratégico, la Valoración de Impacto en la Salud y la Versión Preliminar del PTMAM.

Una vez aprobada la propuesta inicial del Plan (Versión Preliminar) en la Comisión de Redacción del PTMAM, integrada por representantes de todas las consejerías de la Junta de Andalucía y de un representante de la Administración General del Estado, celebrada el 20 de julio de 2021, se procedió a dar cumplimiento a los preceptivos trámites de información pública y de audiencia, mediante Resolución de 29 de julio de 2021, de la extinta Dirección General de Movilidad (BOJA 150, de 5 de agosto de 2021). Finalizado este período de consultas se elaboró el Informe de Contestación sobre las valoraciones recibidas.

Dentro de la metodología de evaluación ex-ante propuesta por el IAAP para la elaboración de Planes Estratégicos de Políticas Públicas, se celebró también, con fecha 22 de febrero de 2022, un Comité de Expertos de reconocido prestigio de distintos sectores relacionados con la movilidad y el transporte (de ámbito de la planificación, cambio climático, medio ambiente, análisis coste beneficio y multicriterio, financiación de infraestructuras y servicios, modelización, etc) y además se realizó por técnicos

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	28/03/2023	PÁGINA 4/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmNRSJH94JDU7P7KUDMT57RDDF	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



pertenecientes al IAAP un Análisis de Evaluabilidad. El Documento Técnico de Evaluabilidad fue emitido el 4 de julio de 2022.

Concluida la redacción del Plan y elaborada la Versión Final del mismo, una vez incorporadas todas las aportaciones realizadas hasta el momento, se solicitaron los informes preceptivos, previamente a su aprobación definitiva por Consejo de Gobierno. En este sentido se obtuvieron los siguientes informes preceptivos:

- La Declaración Ambiental Estratégica, de fecha 28 de julio de 2022 por parte de la Secretaria General de Medio Ambiente, Agua y Cambio Climático (Resolución publicada en el BOJA 150 de 5 de agosto de 2022). El Plan ha sido sometido al procedimiento de evaluación ambiental establecido por la legislación medioambiental (inició su tramitación ambiental el 12 de julio de 2019, recibiendo el Documento de Alcance en febrero de 2020).
- Informe de Incidencia Territorial, de fecha 13 de julio de 2022 por parte de la Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo, según lo previsto en la artículo 18.3 de la LOTA, derogado y sustituido por el artículo 49.4 de la LISTA.
- Informe de Evaluación de Impacto en la Salud, de fecha 26 de agosto de 2022 por parte de la Dirección General de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica, regulado en la Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía.
- Informe favorable de la Delegación Territorial de Cultura en Málaga, de fecha 19 de enero de 2023, según artículo 29 de la Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía.
- Informe de Evaluación del Impacto de Género, de fecha 10 de enero de 2023, elaborado de acuerdo al artículo 6 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la Promoción de la Igualdad de Género en Andalucía y conforme a lo establecido en el Decreto 17/2012, de 7 de febrero. Las observaciones y valoración del contenido del Informe por parte de la Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda fueron recibidas con fecha 24 de enero de 2023, siendo remitida toda la documentación al Instituto Andaluz de la Mujer, quedando certificada su recepción con fecha 1 de febrero de 2023.
- Certificado del Consejo de Transportes de Andalucía, recibido con fecha 30 de enero de 2023, informando favorablemente el PTMAM, tras la sesión celebrada el día 22 de diciembre de 2022, en virtud del punto 5 del apartado octavo del Acuerdo de Formulación de dicho Plan y el artículo 11. a) del Decreto 156/1982, de 15 de noviembre sobre el Consejo de Transportes de Andalucía así como del apartado 1 del artículo 21 de la LOTUMVA.
- Memoria Económica, Informe de la Dirección General de Presupuestos e Informe de Coherencia con la Planificación Económica General de la Junta de Andalucía de conformidad con lo establecido en el artículo 4.2 del Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regula la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económico-financiera de la Administración de la Junta de Andalucía y de sus Organismos Autónomos.

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	28/03/2023	PÁGINA 5/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmNRS AJH94JDU7P7KUDMT57RDDF	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



- Informe Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, de fecha 21 de marzo de 2023, en base al artículo 57.2 de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía y del apartado 1 del artículo 21 de la LOTUMVA.
- Certificado del Consejo Andaluz de Ordenación del Territorio y Urbanismo, de fecha 22 de marzo de 2023, informando favorablemente el PTMAM, tras la sesión celebrada el 20 de marzo de 2023, en virtud del punto 5 del apartado octavo del Acuerdo de Formulación de dicho Plan y conforme a lo dispuesto en el artículo 21 de la LOTUMVA.
- Certificado del Consejo de Administración del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, recibido con fecha 24 de marzo de 2023, informando favorablemente el PTMAM, tras la sesión celebrada el 24 de marzo de 2023, en virtud del apartado 1 del artículo 21 de la LOTUMVA.

Una vez recabados los informes preceptivos exigidos por normativa sectorial, se procederá a su elevación al Consejo de Gobierno para su aprobación mediante decreto.

La decisión de aprobación del Plan, pese a carecer de naturaleza reglamentaria deberá adoptar la forma jurídica de Decreto del Consejo de Gobierno de conformidad con lo establecido en el artículo 49.5 de la Ley de 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía, en relación con lo dispuesto en el artículo de 46.2 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El fundamento jurídico que ampara la competencia para la aprobación por el Consejo de Gobierno mediante decreto del PTMAM es la atribución efectuada por el artículo 27.12 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la CAA, que establecía la competencia para “Aprobar programas, planes y directrices vinculantes para todos o varios órganos de la Administración de la Junta de Andalucía y sus organismos autónomos” resultando este fundamento excluyente del establecido en el apartado 8 del artículo 27, “Aprobar los reglamentos para el desarrollo y ejecución de las leyes, así como las demás disposiciones reglamentarias que proceda”.

Para la aprobación del Plan mediante decreto deberá remitirse a la Secretaría del Consejo de Gobierno el expediente completo.

Para establecer los documentos que conforman el PTMAM se han tenido en cuenta las Instrucciones de 22 de enero de 2015, de la Comisión General de Viceconsejeros y Viceconsejeras, de coordinación para asegurar la homogeneidad en el tratamiento de la información por las distintas consejerías, en cumplimiento de lo establecido en el acuerdo de 17 de diciembre de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se adoptan medidas para la transparencia del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía.

Dichas instrucciones, que son dictadas en materia de transparencia, pretenden homogeneizar en la Junta de Andalucía (Instrucción Primera, punto 1.2), la documentación que los órganos competentes eleven al Consejo de Gobierno, sirviendo para fundamentar sus decisiones, **estando integrada por los informes y los documentos relativos al cumplimiento de los trámites preceptivos, de acuerdo con el procedimiento que corresponda en cada caso.**

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	28/03/2023	PÁGINA 6/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmNRS AJH94JDU7P7KUDMT57RDDF	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Las Instrucciones incorporan como Anexo I una relación de los documentos que deberán formar parte de los expedientes que las Consejerías remitan al Secretariado del Consejo de Gobierno para la adopción de decisiones que se eleven al citado órgano. No obstante dicha relación de documentos está supeditada, tal como se refleja en el apartado 1.3, al procedimiento sustantivo correspondiente.

Así pues teniendo en cuenta que el PTMAM es un Plan con incidencia en el territorio pero carece de naturaleza reglamentaria, y de conformidad con el apartado 5.5 del mencionado Anexo I, su expediente incorpora los siguientes documentos que se adjuntan:

5.5 DECRETOS DE APROBACIÓN DE PLANES CON INCIDENCIA EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

DOCUMENTOS	JUSTIFICACIÓN JURÍDICA	OBSERVACIONES
Certificado de 21 de julio de 2021 del Secretario de la Comisión de Redacción del PTMAM por el que se informa favorablemente la propuesta del Plan.	Acuerdo de 22 de enero de 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación del PTMAM	
Resolución de 29 de julio de 2021, de la Dirección General de Movilidad, por la que se somete a los trámites de audiencia e información pública el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible. Informe del proceso y contenidos de la información pública y trámite de audiencia	Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Art. 38	Actualizada por Decreto Ley 3/2015, de 3 de marzo, por el que se modifica, entre otras, la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía.
Tramitación específica determinada en el acuerdo de formulación	Trámites preceptivos: Según se establezca por la legislación específica y Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del	



	Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. Art. 18	
Informe de Incidencia en el Territorio	Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.	Ley vigente en el Acuerdo de formulación del Plan, hoy derogada por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía.
Declaración Ambiental Estratégica	Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Art. 38	
Informe de Evaluación de Impacto en la Salud	Ley 16/2011, de 23 de diciembre, de Salud Pública de Andalucía. Art. 56	
Informe de Evaluación de Impacto de Género, Observaciones de la UIG de la CFATV y confirmación de su recepción por parte del Instituto Andaluz de la Mujer	Decreto 17/2012, de 7 de febrero, por el que se regula la elaboración del Informe de Evaluación del Impacto de Género. Art. 3.1	
Informe de Coherencia con la Planificación General de la Junta de Andalucía.	Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económico-financiera, art.4.2	
Informes sectoriales preceptivos: Cultura	Ley 14/2007, de 26 de noviembre, del Patrimonio Histórico de Andalucía. Art. 29	
Consejo Andaluz de Transportes	Tramitación específica determinada en el acuerdo de formulación, Decreto del citado Consejo y artículo 21 de la LOTUMVA.	
Consejo Andaluz de Ordenación del Territorio y Urbanismo	Tramitación específica determinada en el acuerdo de formulación y artículo 21 de la LOTUMVA.	

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	28/03/2023	PÁGINA 8/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmNRS AJH94JDU7P7KUDMT57RDDF	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	



Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía, Art. 57 y artículo 21 de la LOTUMVA.	
Memoria Económica	Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económico-financiera, art.2.2.d)	
Informe de la D.G. de Presupuestos	Decreto 162/2006, de 12 de septiembre, por el que se regulan la memoria económica y el informe en las actuaciones con incidencia económico-financiera	
Consejo de Administración del Consorcio de Transportes	Apartado 1 del artículo 21 de la LOTUVMA	
Memoria Justificativa		
Propuesta del Plan		
Borrador Decreto de aprobación		

En virtud de estos antecedentes, procede elevar el Plan al Consejo de Gobierno por parte del Consejero de Fomento, Articulación del territorio y Vivienda para su aprobación mediante Decreto.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN

Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner

FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	28/03/2023	PÁGINA 9/9
VERIFICACIÓN	Pk2jmNRS AJH94JDU7P7KUDMT57RDDF	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	

MEMORIA COMPLEMENTARIA A LA MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.

La presente Memoria complementa la MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL PROYECTO DE DECRETO POR EL QUE SE APRUEBA EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE MÁLAGA. PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE de fecha 28 de marzo de 2023, al objeto de relacionar las modificaciones realizadas en la documentación anexa al citado Plan de Transporte en su versión final conforme a lo siguiente:

- Se ha unificado en un único Anexo (VII) la información previamente contenida parcialmente en el documento principal (definición de los escenarios), los resultados y metodología aplicada del Análisis Coste-Beneficio y el análisis multicriterio, al objeto de favorecer la lectura y concentrar los análisis comparativos en un único Anexo.
- Se ha modelización de nuevo las alternativas relativas a modos de transporte pesados, actualizándolos con los parámetros más recientes disponibles, en lo relativo a las actuaciones relativas a los corredores Málaga-Rincón de la Victoria y Málaga-Málaga TechPark.
- Como consecuencia de ello, se han actualizado los análisis coste-beneficio de las actuaciones y/o alternativas evaluadas que se han visto afectadas, así como el estudio medioambiental y la Memoria del Plan de Transportes.

Estas modificaciones han permitido actualizar tanto el Modelo de Transportes como el Análisis Coste Beneficio, introduciendo nuevas formas más eficientes de explotación y/o construcción de las infraestructuras de transporte de varias de las alternativas consideradas, lo que ha requerido la determinación de la demanda de viajeros asociada a las mismas tras su puesta en servicio. No obstante, estas modificaciones no han afectado en ningún caso a las alternativas seleccionadas en el Plan de Transportes ni al presupuesto de la Junta de Andalucía.

En Sevilla, a fecha de Firma-e.

EL JEFE DE SERVICIO DE PLANIFICACIÓN
Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE

Fdo. e- Manuel Márquez Pigner



FIRMADO POR	MANUEL MARQUEZ PIGNER	14/09/2023	PÁGINA 1/1
VERIFICACIÓN	Pk2jm7YMWGYSBFJ2XGZBX8J44VWNRK	https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma	