



2021-2030  
**Plan de Infraestructuras  
del Transporte y Movilidad  
de Andalucía**

**Versión preliminar**

Documento para información pública  
Junio de 2021



2021-2030

**Plan de Infraestructuras  
del Transporte y Movilidad  
de Andalucía**

**ESTUDIO AMBIENTAL ESTRATEGICO**

Junio de 2021



Junta de Andalucía  
Consejería de Fomento, Infraestructuras  
y Ordenación del Territorio

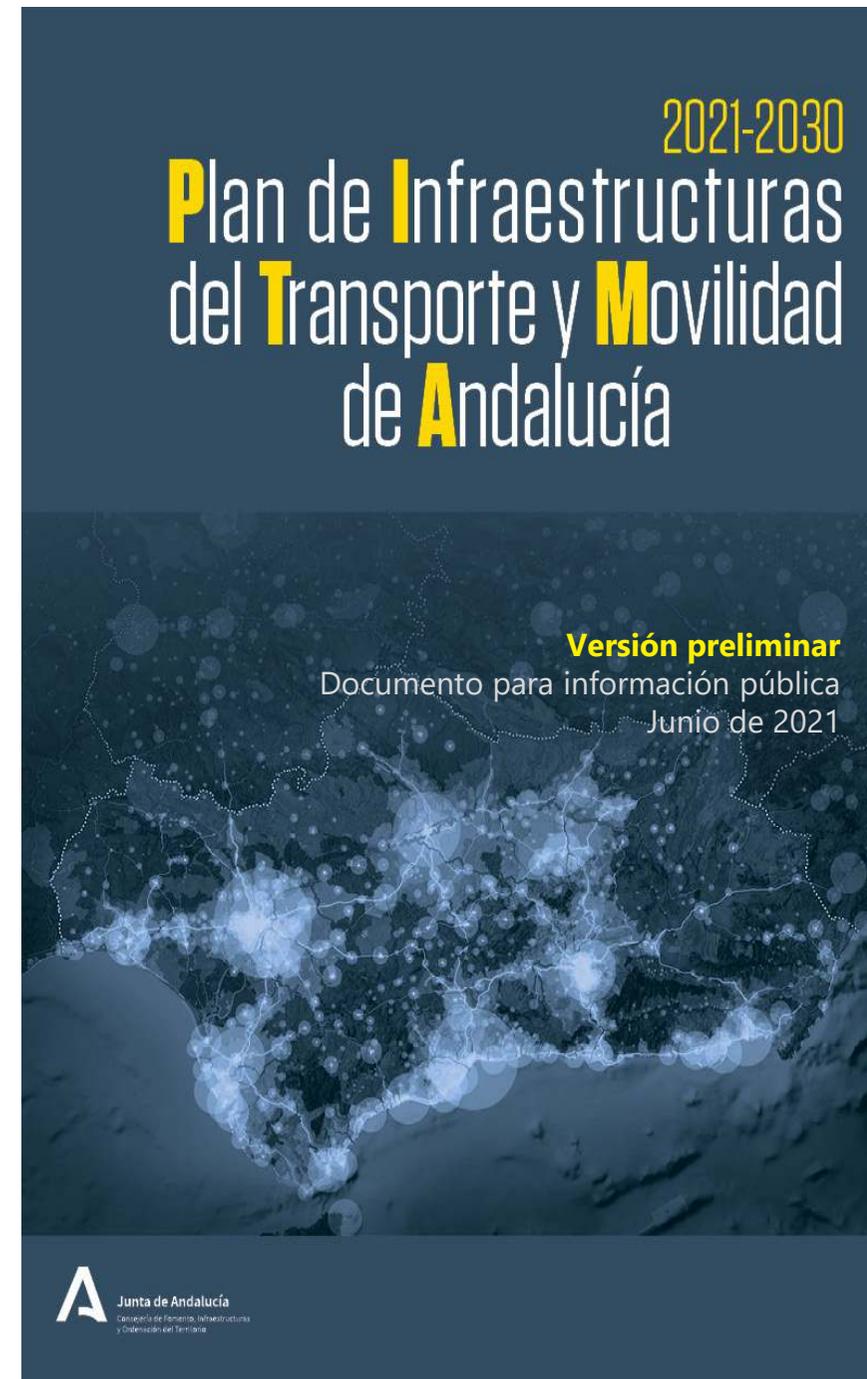
9 de septiembre de 2021

# Índice del Documento Preliminar para Información Pública.

- 1.- INTRODUCCIÓN.
- 2.- MARCO GENERAL DE REFERENCIA
- 3.- SISTEMA DE GOBERNANZA DEL PLAN
- 4.- MISIÓN, VISIÓN Y VALORES.
- 5.- BALANCE DE LA PLANIFICACION PRECEDENTE
- 6.- ANALISIS DE LA SITUACION DE PARTIDA.
- 7.- DIAGNOSTICO.
- 8.- OBJETIVOS ESTRATÉGICOS.
- 9.- LÍNEAS ESTRATÉGICAS Y PROGRAMAS
- 10.- MARCO ECONÓMICO Y FINANCIERO
- 11.- SEGUIMIENTO Y EVALUACION DEL PLAN.

## ANEXOS.

- I. Programas de actuaciones.
- II. Cartografía.
- III. Datos y estadística.
- IV. Indicadores.
- V. Árbol de objetivos
- VI. Planificación concurrente.



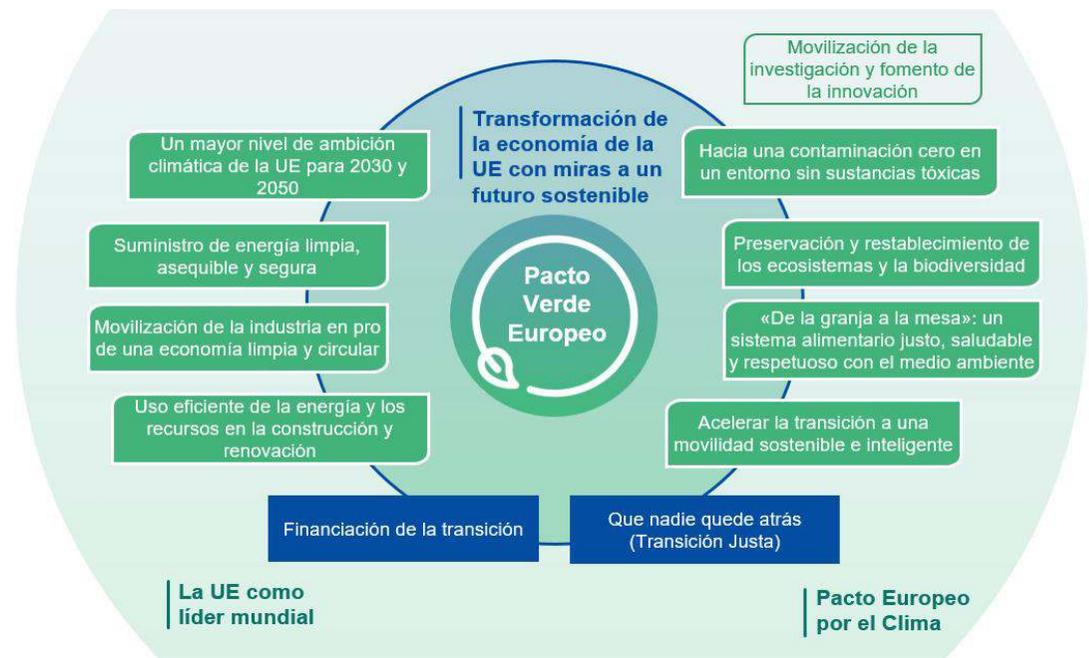
# Marco estratégico.

La elaboración del Plan supone que la administración autonómica se dota del instrumento preciso para afrontar los retos que la movilidad futura plantea, en un escenario general donde las prioridades están claramente orientadas a la lucha contra el cambio climático.

Además es evidente la necesidad de incorporar en nuestras políticas de transporte los cambios que ha traído consigo la crisis sanitaria de la pandemia del COVID-19.

**Marco jurídico.** Estatuto de Autonomía, normativa sectorial, Leyes de Cambio Climático...

# Marco estratégico.



# Marco estratégico.

## Principales objetivos de la UE en materia de Movilidad y Transporte

Una Europa **climáticamente neutra** en el 2050. En dicho año se habrán dejado de producir emisiones netas de gases de efecto invernadero.

En el 2030, reducir las emisiones de GEI en un **55%** respecto a 1990, en la UE.

El transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero, y sigue aumentando. El objetivo es en cambio reducir estas emisiones el **90 %** de aquí a 2050.

A partir de 2030: los turismos nuevos emitirán, de media, un 37,5 % menos de CO<sub>2</sub>, las furgonetas nuevas un 31 % menos de CO<sub>2</sub>, y los camiones un 30% menos, con respecto a los niveles de 2021.

## Principales objetivos estatales. PNIEC y Ley de Cambio Climático

**23%** de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en 2030 respecto a 1990.

39,5% de mejora de eficiencia energética en la próxima década.

Para las emisiones difusas de Gases de efecto invernadero (residencial, transporte, agricultura, residuos, gases fluorados e industria no sujeta al comercio de emisiones) establecen un objetivo concreto de reducción de **un 39% en 2030** respecto a los niveles del año 2005.

En 2050 "un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO<sub>2</sub>". En 2040 no se podrán vender turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, no comerciales, que emitan CO<sub>2</sub>.

## Objetivos en Andalucía. PAAC

OM1: Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero difusas de Andalucía un **39%** en el año 2030 con respecto al año 2005.

OM1.F: Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en el área de transportes y movilidad en un porcentaje de reducción en el valor de 2030 frente al 2018 de un **43%**, como valor máximo y un **30%** como valor mínimo

OTE2: Reducir el consumo tendencial de energía fósil. En el año 2030, como mínimo el 42% del consumo energético debería ser de renovables.

# Diagnóstico: Problemas, necesidades y retos

PROBLEMAS (18)	
1	Un <b>reparto modal muy desequilibrado</b> , tanto en la movilidad de las personas como de mercancías, con excesiva participación de los modos privados frente a los públicos, de los desplazamientos por carretera frente a los de ferrocarril, y de los motorizados frente a los no motorizados.
2	La excesiva <b>dependencia de los derivados del petróleo</b> como fuente de energía en el transporte. Incumplimiento de los compromisos en materia de cambio climático en cuanto a reducción de emisiones de GEI.
3	Falta de hábitos de movilidad sostenible en la población.
4	Las <b>políticas de movilidad</b> se han centrado más en las infraestructuras que en un enfoque de servicio o de reparto modal más racional y sostenible.
5	Existencia de modelos de <b>crecimiento urbano dispersos y monofuncionales</b> que generan una elevada movilidad que hace peligrar la sostenibilidad.
6	Falta de <b>cooperación</b> entre administraciones (estatal, regional, local), lo que impide el desarrollo de líneas de actuación comunes, que con frecuencia son necesarias (ver necesidades).
7	Falta de <b>información en materia de movilidad</b> . Conocer cuáles son los patrones de desplazamiento de las personas, y las causas de los mismos es fundamental para adecuar la oferta a la demanda, y planificar correctamente las infraestructuras y los servicios.
8	<b>Infradotación de infraestructuras ferroviarias</b> en varias escalas: en la Red Básica de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T); en la conexiones con los Puertos de Interés General y Áreas Logísticas para transporte de mercancías; , en las conexiones con los aeropuertos; en la red de media distancia por la pérdida de líneas y servicios y falta de mantenimiento en las que quedan; redes de cercanías insuficientes ....
9	<b>Fuertes externalidades</b> de las infraestructuras y la movilidad: ruidos, consumo energético, ocupación de espacio público, fragmentación de hábitats...
10	<b>Infradotación</b> de infraestructuras para la <b>Movilidad Activa</b> (a pie y en bicicleta) en las diferentes escalas (urbana, metropolitana y regional).

# Diagnóstico: Problemas, necesidades y retos

NECESIDADES (22)	
1	Reducir la <b>Movilidad Obligada</b> .
2	Mayor dotación en infraestructuras de <b>recarga de fuentes de energía alternativas</b> (gas/electricidad) en las vías de transporte.
3	<b>Conocer mejor las pautas de movilidad</b> de la población, como requisito esencial para la planificación y gestión.
4	Ampliación de las <b>redes de metro</b> .
5	La integración de la <b>información de transporte colectivo</b> en la región bajo estándares únicos, así como de los medios de pago.
6	Incorporar la <b>intermodalidad y la multimodalidad</b> como un elemento necesario en el sistema de movilidad.
7	Incorporar en el sistema de movilidad y su gestión los condicionantes que suponen las <b>emergencias biosanitarias</b> .
8	Mejorar la <b>capacidad de algunos tramos</b> de carreteras de la red convencional (+10.000 vehículos al día) en algunas aglomeraciones urbanas y en itinerarios de acceso al litoral.
9	Mayor calidad, flexibilidad y eficiencia en el servicio de <b>transporte público en autobús</b> , renovando el sistema concesional, e incluyendo el transporte a la demanda.
10	<b>Conexión ferroviaria</b> de los aeropuertos con las estaciones AVE
11	Completar la red de <b>intercambiadores de transporte público</b> (estaciones, apeaderos, marquesinas)
12	Mejorar los estándares de calidad de la <b>red convencional de carreteras</b> , especialmente en los tramos con plataformas de anchura inferior a 5 m. Mejoras puntuales, acondicionamientos y nuevas variantes de población.

# Diagnóstico: Problemas, necesidades y retos

RETOS (10)	
1	Cambio completo en el <b>modelo de movilidad</b> , que permita cumplir los compromisos adquiridos por la UE en cuanto a la adaptación y mitigación del cambio climático.
2	Conseguir que Andalucía resulte un destino atractivo para la <b>inversión innovadora</b> en el ámbito de la movilidad y el transporte.
3	Establecer un <b>marco jurídico</b> adecuado para la Movilidad a todas las escalas. Ley de Movilidad Sostenible, nueva planificación de la movilidad a escala metropolitana...
4	Convertir la <b>investigación</b> , el <b>desarrollo tecnológico</b> y la <b>innovación</b> en un factor esencial de las políticas de movilidad, su gestión, y su relación con la lucha contra el cambio climático.
5	Dotar de cobertura de redes a las vías de transporte para favorecer la implantación de sistemas de transporte inteligente ( <b>Vías "conectadas"</b> ).
6	Lograr una <b>gestión integrada de la costa</b> que resuelva la sostenibilidad en términos tanto ambientales como económicos.
7	Ampliación de las <b>redes ferroviarias</b> y sus estándares de calidad, hasta alcanzar un peso importante del ferrocarril en el reparto modal de transportes, tanto de personas como de mercancías.
8	Conseguir una <b>red de Consorcios</b> plenamente coordinada y con criterios y estándares comunes, con la accesibilidad universal como una de sus premisas.
9	Lograr un modelo más eficiente, competitivo y sostenible de red logística y de distribución urbana de <b>mercancías</b> , adaptado al creciente auge del comercio electrónico, (colaboración interadministrativa y con las empresas).
10	Conseguir que el <b>Sistema Portuario Autónomo</b> sea un modelo de integración puerto-ciudad y soporte de un transporte público de pasajeros sostenible y territorialmente equilibrado.

# Objetivos Estratégicos

## Objetivos estratégicos.

*OE1. Mejorar las capacidades de investigación e innovación y la asimilación de tecnologías avanzadas en materia de movilidad e infraestructuras del transporte.*

*OE2. Mejorar los servicios de movilidad que se prestan a los ciudadanos y a las empresas aprovechando las ventajas de la transformación digital de la sociedad.*

*OE3. Promover medidas en el sistema de movilidad dirigidas a la eficiencia energética y a la mitigación y adaptación ante el cambio climático.*

*OE4. Desarrollar una red de infraestructuras para el transporte de personas y mercancías que responda adecuadamente a la demanda de movilidad, y que sea sostenible, resistente al cambio climático, inteligente, segura e intermodal.*

*OE5. Avanzar en una movilidad regional sostenible.*

*OE6. Promover la movilidad urbana y metropolitana multimodal sostenible.*

**+ Indicadores de impacto:** medir el grado de cumplimiento de estos objetivos estratégicos

# Líneas Estratégicas

Línea estratégica	Descripción
LE1. Coordinación administrativa.	Establecer mecanismos de coordinación entre las administraciones con competencias en movilidad e infraestructuras del transporte, para impulsar líneas y medidas comunes, que permitan una intermodalidad efectiva que redunde en beneficio de la ciudadanía.
LE2. Apoyo normativo y de planificación.	Desarrollo de planes y programas a distintas escalas para asegurar que las medidas y acciones que se implanten cumplan con los objetivos estratégicos y específicos del PITMA. Todo ello bajo un marco normativo regulatorio que le de soporte.
LE3. Innovación tecnológica.	Impulsar el desarrollo de actividades de innovación mediante el uso de tecnologías emergentes, que pueden ser una herramienta indispensable para mejorar la gestión de la movilidad y de las infraestructuras, y para garantizar una accesibilidad adecuada del ciudadano a la información.
LE4. Fomento del transporte público y la intermodalidad.	La movilidad sostenible requiere que el transporte público tenga una mayor representatividad, para evitar problemas de congestión del tráfico, contaminación atmosférica o ruido, entre otras. Garantiza además una mayor accesibilidad al territorio para toda la sociedad, especialmente si se fomenta la intermodalidad.
LE5. Infraestructuras sostenibles e intermodales.	Las infraestructuras deben concebirse para atender a la demanda de movilidad, garantizando la intermodalidad y la accesibilidad a todo el territorio andaluz, así como las conexiones con el exterior y con la Red Transeuropea de Transporte. Y ello cumpliendo parámetros de sostenibilidad, respeto a los recursos del medio y cumplimiento de los objetivos en la lucha contra el cambio climático.

# Líneas Estratégicas

Línea estratégica	Descripción
LE6. Movilidad sostenible y movilidad activa.	Impulsar el cambio en el modelo de movilidad, reduciendo la movilidad obligada, el consumo energético y el uso de combustibles fósiles en el transporte, permitirá mejorar las condiciones ambientales y sociales del territorio, y garantizar su futuro. Ello implica también favorecer las condiciones y las infraestructuras que dan soporte a la movilidad activa (a pie o en bicicleta) que en las ciudades pueden representar buena parte de los desplazamientos diarios.
LE7. Mejora y ampliación de la red logística.	Los cambios recientes en el comercio, con el auge del comercio electrónico, obligan a reconsiderar el modelo de red logística actual, lo que implica actuaciones concretas en este ámbito.
LE8. Mejora del sistema portuario andaluz.	El sistema portuario andaluz desarrolla diversas funciones que deben ser atendidas con actuaciones específicas, que garanticen su mantenimiento y la adecuada prestación de los servicios. Además deben adaptarse a los posibles efectos del cambio climático en el litoral
LE9. Sensibilización y difusión.	Concienciar e informar a las administraciones, empresas y ciudadanía sobre las actuaciones en infraestructuras y en movilidad, y en particular sobre la necesidad de hábitos saludables relacionados con la movilidad. Fomentar además la participación en los planes y proyectos.

# Líneas Estratégicas

Objetivos	LE1. Coordinación administrativa	LE2. Apoyo normativo y de planificación	LE3. Innovación tecnológica	LE4. Fomento del Transporte Público y la intermodalidad.	LE5. Infraestructuras sostenibles e intermodales	LE6. Movilidad sostenible y movilidad activa	LE7. Mejora y ampliación de la red logística	LE8. Mejora del Sistema Portuario Andaluz	LE9. Sensibilización y difusión.
<i>OE1. Investigación e innovación</i>									
<i>OE2. Transformación digital de la sociedad.</i>									
<i>OE3. Eficiencia energética y cambio climático.</i>									
<i>OE4. Red de infraestructuras sostenible, resistente al cambio climático, inteligente, segura e intermodal.</i>									
<i>OE5. Movilidad regional sostenible.</i>									
<i>OE6. Movilidad urbana y metropolitana multimodal sostenible</i>									

**Principales relaciones entre Objetivos y Líneas Estratégicas.**

# Programas

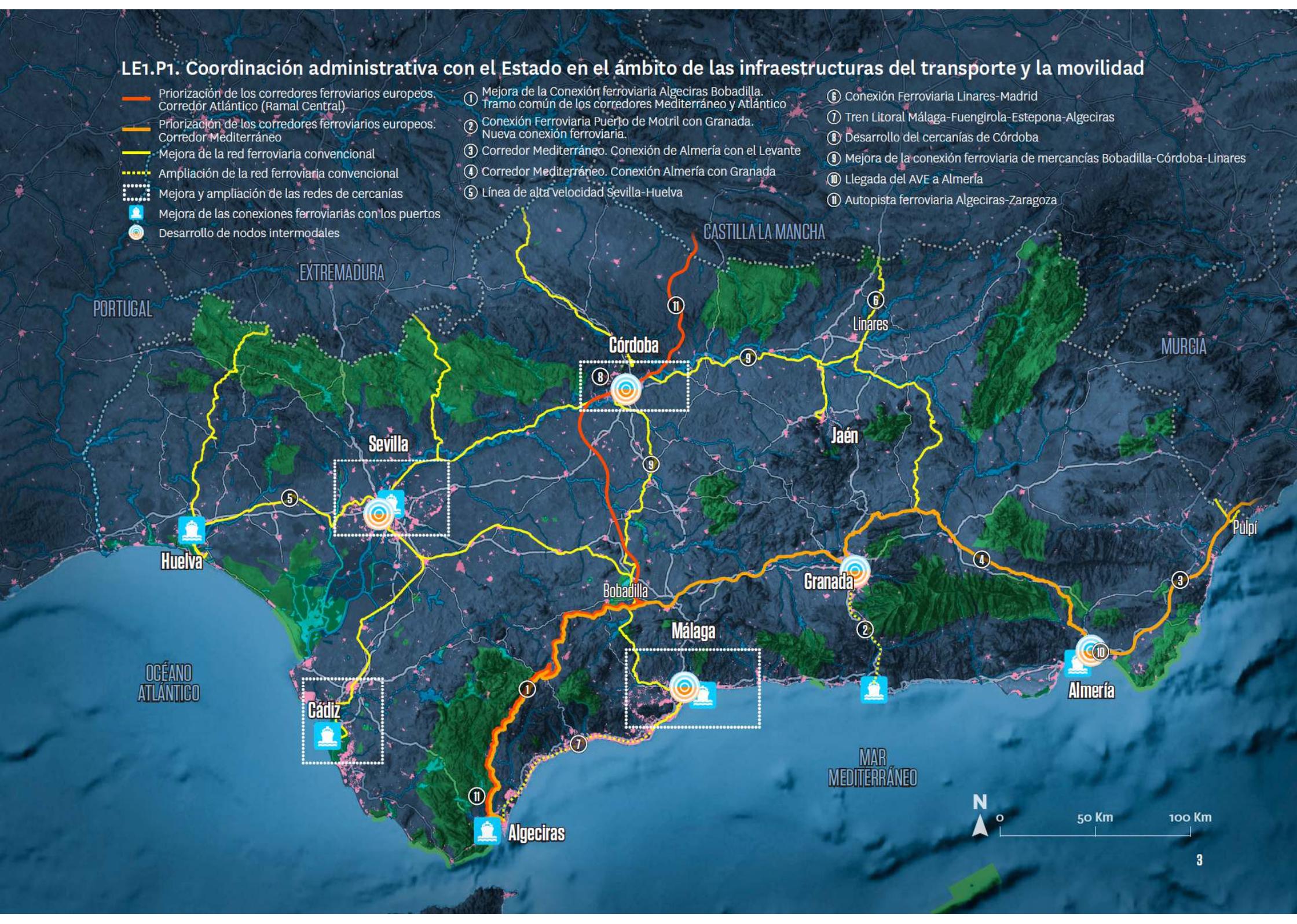
<b>CÓDIGO:</b>	<b>LEX.PX</b>	<b>NOMBRE</b>	<b>XXX</b>
Línea estratégica		LEX.	
Objetivos estratégicos		OEY..	
Objetivos específicos		Relación en el anejo Árbol de objetivos	
<b>Descripción del Programa</b>			
Relación con PNR. Contexto, justificación....			
<b>Medidas</b>			
Descripción de las diferentes medidas que incluye el programa			
Población destinataria		Ciudadanía en general, usuarios concretos, ámbito local....	
Agentes implicados		Consejería/s, Agencias, sector privado, otras entidades, Estado, municipios....	
Organismo responsable		Consejería (DG o Agencia)	
Indicadores realización		Indicador que mide el progreso en la ejecución de las medidas	
Indicadores resultados		indicadores que evalúa si se han conseguido los objetivos generales y específicos	
Programación		2021-2030. Programación prevista (con detalle)	
Presupuesto		Medida 1. euros Medida 2. euros Medida 3. euros	
Financiación		Financiación europea Fondos propios. Otros Fondos (otras Consejerías, Colaboración público-privada....)	

# Líneas Estratégicas y Programas

Línea estratégica	Programas
LE1. Coordinación administrativa.	<p>LE1.P1. Coordinación administrativa con el Estado en el ámbito de las infraestructuras del transporte y la movilidad.</p> <p>LE1.P2. Coordinación con la administración local en el ámbito de las infraestructuras del transporte y la movilidad. Administración local.</p> <p>LE1.P3. Coordinación de diferentes departamentos de la Junta de Andalucía, en el ámbito de las infraestructuras del transporte y la movilidad.</p>
LE2. Apoyo normativo y de planificación.	<p>LE2.P1. Legislación en materia de transporte y movilidad sostenible en Andalucía.</p> <p>LE2.P2. Elaboración de una Planificación basada en criterios de sostenibilidad e intermodalidad.</p> <p>LE2.P3. Planificación de actuaciones en redes ciclistas regionales.</p>
LE3. Innovación tecnológica.	<p>LE3.P1. Sistema inteligente de transporte público andaluz que atienda a todos los modos.</p> <p>LE3.P2. Digitalización de las infraestructuras de transporte público en Andalucía.</p> <p>LE3.P3. Líneas de investigación, desarrollo tecnológico e innovación en la mejora de las infraestructuras viarias.</p> <p>LE3.P4. Administración electrónica en puertos y áreas logísticas de Andalucía.</p> <p>LE3.P5. Apoyo a las empresas del sector logístico para la transición tecnológica y la digitalización.</p>

## LE1.P1. Coordinación administrativa con el Estado en el ámbito de las infraestructuras del transporte y la movilidad

- Priorización de los corredores ferroviarios europeos. Corredor Atlántico (Ramal Central)
  - Priorización de los corredores ferroviarios europeos. Corredor Mediterráneo
  - Mejora de la red ferroviaria convencional
  - Ampliación de la red ferroviaria convencional
  - Mejora y ampliación de las redes de cercanías
  -  Mejora de las conexiones ferroviarias con los puertos
  -  Desarrollo de nodos intermodales
- ① Mejora de la Conexión ferroviaria Algeciras Bobadilla. Tramo común de los corredores Mediterráneo y Atlántico
  - ② Conexión Ferroviaria Puerto de Motril con Granada. Nueva conexión ferroviaria.
  - ③ Corredor Mediterráneo. Conexión de Almería con el Levante
  - ④ Corredor Mediterráneo. Conexión Almería con Granada
  - ⑤ Línea de alta velocidad Sevilla-Huelva
  - ⑥ Conexión Ferroviaria Linares-Madrid
  - ⑦ Tren Litoral Málaga-Fuengirola-Estepona-Algeciras
  - ⑧ Desarrollo del cercanías de Córdoba
  - ⑨ Mejora de la conexión ferroviaria de mercancías Bobadilla-Córdoba-Linares
  - ⑩ Llegada del AVE a Almería
  - ⑪ Autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza



# Líneas Estratégicas y Programas

Línea estratégica	Programas
LE4. Fomento del transporte público y la intermodalidad.	LE4.P0. Política Tarifaria e intermodalidad LE4.P1. Desarrollo del sistema concesional del transporte público por carretera en Andalucía. LE4.P2. Infraestructuras de apoyo al transporte por carretera. LE4.P3. Transporte al litoral en época estival. LE4.P4. Transporte a la demanda en zonas de débil tráfico. LE4.P5. Movilidad aérea.
LE5. Infraestructuras sostenibles e intermodales.	LE5.P1. Sistemas ferroviarios urbanos y metropolitanos. LE5.P2. Plataformas Reservadas de Transporte Público. LE5.P3. Infraestructuras viarias sostenibles. LE5.P4. Infraestructuras verdes y carreteras paisajísticas. LE5.P5. Mejora de los ejes de gran capacidad autonómicos pertenecientes a la RTE-T. LE5.P6. Completar y mejorar los grandes ejes viarios de la red de alta capacidad, bajo parámetros de sostenibilidad ambiental. LE5.P7. Infraestructuras viarias multimodales para la movilidad en las aglomeraciones urbanas. LE5.P8. Infraestructuras viarias para la mejora de la movilidad en áreas interiores rurales y en el litoral. LE5.P9. La conservación del patrimonio viario. Conservación integral de carreteras y seguridad vial.

## LE5.P1-P2. Sistemas de Transporte Urbanos y Metropolitanos

- Plataformas reservadas
- Otros transportes públicos urbanos o metropolitanos

Desarrollo de actuaciones en los mapas siguientes



# Líneas Estratégicas y Programas

Línea estratégica	Programas
LE6. Movilidad sostenible y movilidad activa.	<p>LE6.P1. Desarrollo de una red de corredores limpios apoyados en las carreteras de titularidad de la Junta de Andalucía.</p> <p>LE6.P2. Mejora de la eficiencia energética en los sistemas de transporte público de Andalucía</p> <p>LE6.P3. Accesibilidad a los nodos de transporte metropolitano. Vías ciclistas y movilidad peatonal.</p> <p>LE6.P4. Red de vías ciclistas metropolitanas.</p> <p>LE6.P5. Red de infraestructuras ciclo-turísticas.</p> <p>LE6.P6. Conexiones marítimas.</p>
LE7. Mejora y ampliación de la red logística.	<p>LE7.P1. Ampliación y desarrollo de la red logística de Andalucía.</p> <p>LE7.P2. Servicios al transporte seguro de mercancías.</p> <p>LE7.P3. Distribución urbana de mercancías.</p> <p>LE7.P4. Organización del sector logístico andaluz.</p>

# LE6.P1. Corredores limpios en carreteras autonómicas

Corredores limpios



# LE6.P5. Red de infraestructuras ciclo-turísticas

- Vías Verdes existentes
- ..... Actuaciones programadas en conexiones de vías verdes
- Eurovelo 1. Ruta Atlántica (Planificado)
- Eurovelo 8. Ruta Mediterránea (Planificado)



## LE7.P1. Mejora y ampliación de la red logística

- Área logística en servicio
- Área logística programada
- Área logística planificada
- Ampliación programada en Área Logística
- Actuación intermodal
- Red ferroviaria de Alta Velocidad
- Red ferroviaria convencional
- Autopistas y Autovías
- Resto de la red de carreteras

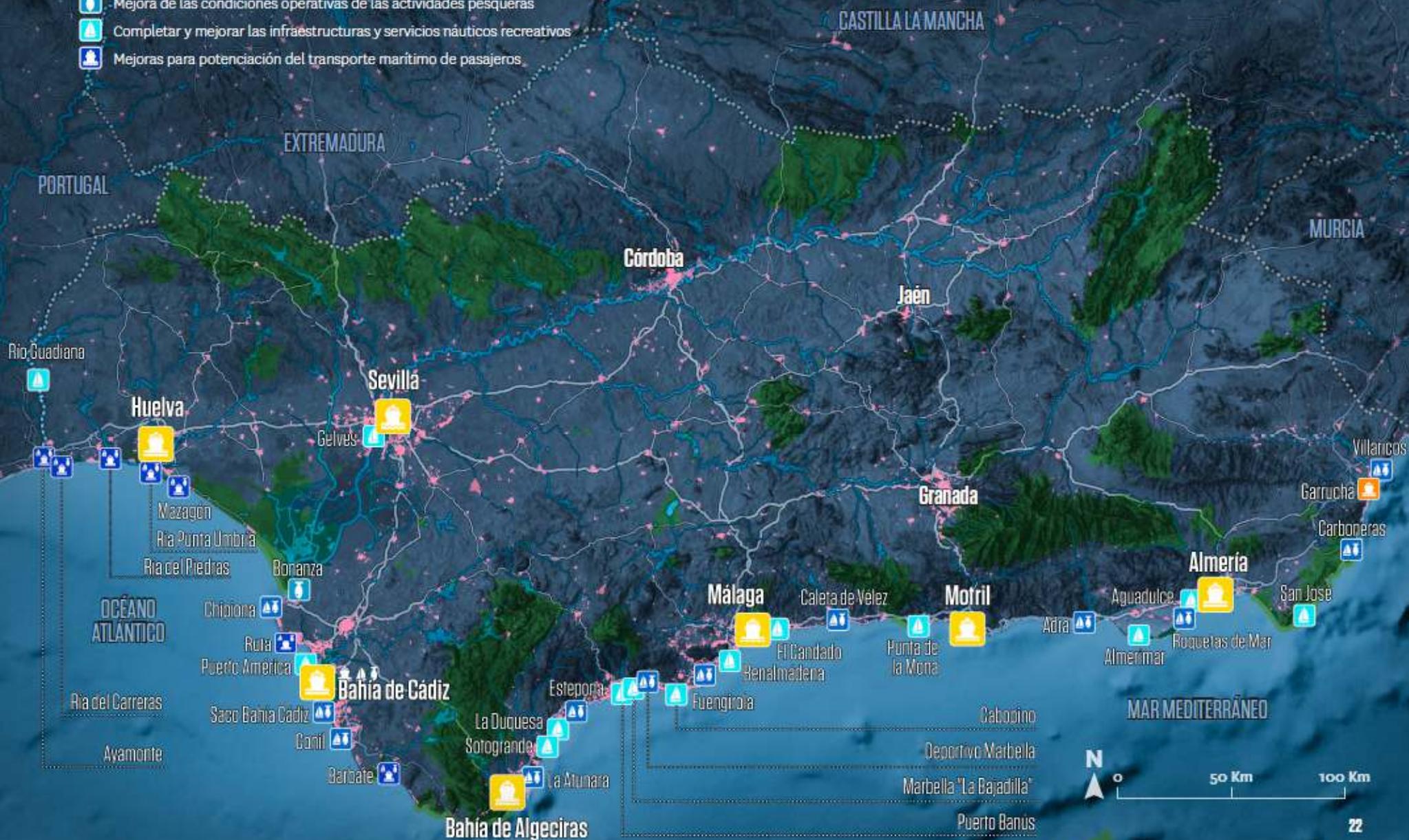


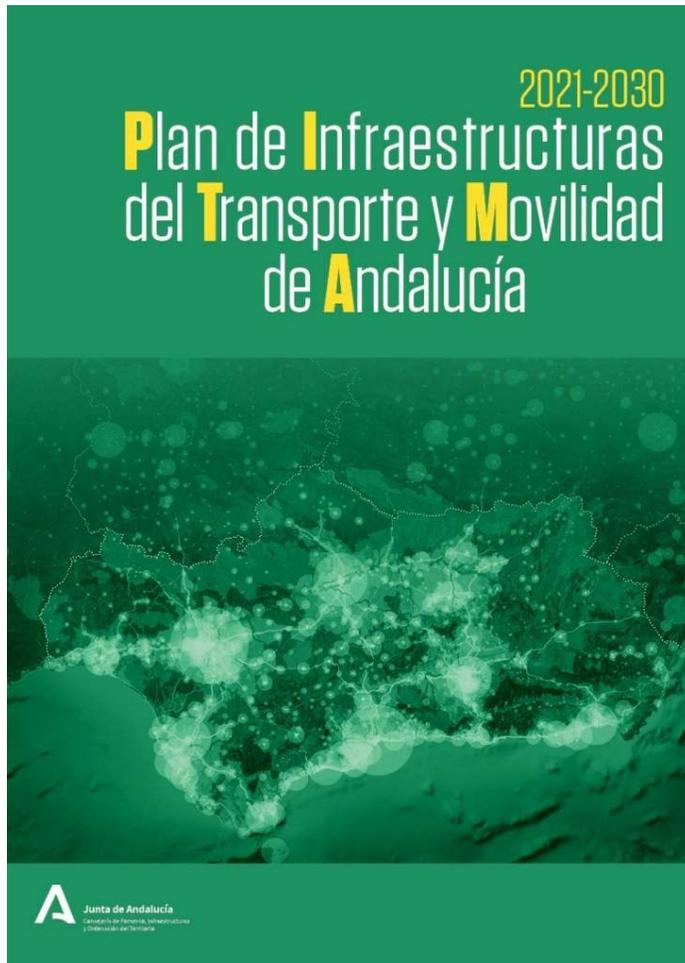
# Líneas Estratégicas y Programas

Línea estratégica	Programas
LE8. Mejora del sistema portuario andaluz.	<p>LE8.P1. Desarrollo del transporte marítimo de mercancías en puertos autonómicos.</p> <p>LE8.P2. Adaptación del sistema portuario a los efectos del cambio climático y mantenimiento de la operativa.</p> <p>LE8.P3. Mejora de las condiciones operativas de la actividad pesquera profesional.</p> <p>LE8.P4. Completar y mejorar las infraestructuras y servicios náutico-recreativos.</p> <p>LE8.P5. Relación puerto ciudad.</p> <p>LE8.P6. Potenciación del transporte marítimo de pasajeros y las actividades turísticas y recreativas de carácter marítimo.</p>
LE9. Sensibilización y difusión.	<p>LE9.P1. Sensibilización de la ciudadanía.</p> <p>LE9.P2. Sensibilización de administraciones y empresas.</p> <p>LE9.P3. Programa de información.</p>

## LE8. Mejora del Sistema Portuario Autonómico Andalúz

-  Puerto de Interés General del Estado
-  Ampliación del puerto de Garrucha para el transporte de mercancías
-  Mejora de las condiciones operativas de las actividades pesqueras
-  Completar y mejorar las infraestructuras y servicios náuticos recreativos
-  Mejoras para potenciación del transporte marítimo de pasajeros





- 1.- INTRODUCCIÓN.
- 2.- OBJETIVOS Y PROPUESTAS DEL PLAN.
- 3.- CONSIDERACIÓN DE LOS OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL
- 4.- CONSIDERACION DE LOS CRITERIOS DE ORDENACION TERRITORIAL.
- 5.- LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE. CARACTERIZACIÓN AMBIENTAL RELEVANTE PARA LA EVALUACION DEL PLAN.
- 6.- CONDICIONANTES AMBIENTALES PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE.
- 7.- EFECTOS AMBIENTALES PREVISIBLES.
- 8.- SELECCIÓN DE ALTERNATIVAS. VIABILIDAD.
- 9.- PROPUESTA DE MEDIDAS AMBIENTALES.
- 10.-SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN.
- 11.-FECHA Y FIRMA DEL ESTUDIO.

ANEJO I. RELACION DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE ANALIZADAS.

ANEJO II. MAPAS DE CONDICIONANTES AMBIENTALES.

ANEJO III. INCIDENCIA EN LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO.

ANEJO IV. INCIDENCIA EN EL CAMBIO CLIMATICO.

ANEJO V. VIABILIDAD ECONOMICA.

ANEJO VI. RESUMEN NO TECNICO.

**VALORACION DE IMPACTO EN LA SALUD.**

# Presupuesto

Este Plan tiene un **carácter fundamentalmente estratégico**, en el que se definen las diferentes líneas de trabajo y actuación en materia de infraestructuras y de movilidad para los próximos diez años, líneas que han de servir, entre otras cuestiones como soporte y justificación para la solicitud y futura asignación de financiación europea.

En un momento como el actual, el escenario fiscal y económico asociado a la emergencia sanitaria **presenta un alto grado de incertidumbre**, lo que no permite determinar, con un grado de verosimilitud razonable, los recursos presupuestarios disponibles a medio plazo.

Causas :

- La evolución incierta de las variables macro económicas como consecuencia de la pandemia por COVID-19.
- La indeterminación de la asignación de fondos vinculados al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia a lo largo de su período de ejecución.
- La todavía escasa definición de los instrumentos de desarrollo del nuevo marco de los fondos europeos para el período 2021-2027.
- La falta de información sobre los objetivos relativos a las reglas fiscales para los ejercicios próximos y la falta de determinación del impacto de otras magnitudes fiscales vinculadas al funcionamiento mismo del Sistema de Financiación de las Comunidades Autónomas.

**5.474,5 millones de euros**

# Presupuesto (millones de euros)

LÍNEA ESTRATÉGICA	2021-2025	2026-2030	2021-2030
Línea Estratégica 1. Coordinación			
Línea Estratégica 2. Apoyo normativo y de planificación.	9,12	1,54	10,66
Línea Estratégica 3. Innovación tecnológica.	36,76	11,76	48,52
Línea Estratégica 4. Fomento del Transporte Público y la intermodalidad	172,25	248,94	421,19
Línea Estratégica 5. Infraestructuras sostenibles e intermodales.	1.967,80	2.384,91	4.352,71
Línea Estratégica 6. Movilidad sostenible y movilidad activa.	180,64	17,80	198,43
Línea Estratégica 7. Mejora de la red logística	135,27	109,60	244,87
Línea Estratégica 8. Mejora del Sistema Portuario Andaluz.	164,75	33,06	197,81
Línea Estratégica 9. Sensibilización y difusión	0,15	0,16	0,31
<b>Total</b>	<b>2.666,73</b>	<b>2.807,77</b>	<b>5.474,50</b>

**Las inversiones se centran en la línea estratégica 5, relativa a infraestructuras sostenibles e intermodales, suponiendo el importe de la misma más del 80% del presupuesto global del Plan.**

En la Línea Estratégica 5, el 50% corresponde al Programa de Sistemas ferroviarios urbanos y metropolitanos (2.383,47 millones de euros).

# Fuentes de Financiación.

---

## **Financiación pública de la Junta de Andalucía. Autofinanciada.**

### **Financiación Europea**

- Fondos Europeos para el Desarrollo Regional (FEDER).
- Next generation EU.
- REACT EU
- Otros: FEADER, FEMP, LIFE, CEF, Banco Europeo de Inversiones (BEI)

### **Colaboración Público-Privada**

### **Financiación por el Estado**

### **Compra Pública Innovadora**

# Seguimiento y evaluación

	Seguimiento	Evaluación
Objeto	Captación, recopilación y tratamiento de datos de las actuaciones del PITMA, y de la evolución de los factores de contexto relacionados.	Análisis y valoración de los datos tratados en el seguimiento, de forma conjunta, para evaluar el grado de cumplimiento de los objetivos y establecer mejoras o correcciones.
Responsable	Oficina técnica de seguimiento.	Órgano de Dirección.
Periodicidad	Toma de datos continua.	<p>1. Año 2, una vez conocida la disponibilidad de financiación europea (NG y FEDER). Reprogramaciones.</p> <p>2. Año 2026. Periodo 2021-2025 (2026).</p> <p>3. Año 2030. Periodo 2021-2030</p>
Documentos	Informe anual de seguimiento.	<p>Evaluación Inicial de la ejecución del PITMA y Memoria de Sostenibilidad.</p> <p>Evaluación Intermedia Memoria de Sostenibilidad de la Evaluación Intermedia.</p> <p>Evaluación Final del PITMA y Memoria de Sostenibilidad Final.</p>
Fuente de información	<p>Indicadores.</p> <p>Almacén de datos de seguimiento</p> <p>Cartografía elaborada.</p>	<p>Informes anuales de seguimiento.</p> <p>Trabajos adicionales (externos).</p>

# Seguimiento y evaluación

## Sistema de Indicadores

Los indicadores constituyen la principal fuente de información en el seguimiento y evaluación del Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2030. Los indicadores se estructuran en dos niveles:

- Indicadores de impacto. Asociados a los objetivos estratégicos del Plan. Fuente de información la proporcionada por estadísticas oficiales de publicación periódica.
- Indicadores de realización y resultado. Asociados a los programas y objetivos específicos. En Anexo.

Indicadores de impacto					
<b>Título</b>	<b>Consumo de energía final del sector transportes</b>			<b>Código</b>	3.1
<b>Objetivo estratégico</b>	Eficiencia energética y cambio climático			<b>O.E.</b>	OE3
<b>Definición</b>	Energía final consumida directamente por el sector transportes procedente de productos petrolíferos, gas natural, <u>biodiésel</u> , <u>bioetanol</u> o electricidad, suministrada en Andalucía.				
<b>Fuente</b>	Agencia Andaluza de la Energía. La <u>AAE</u> de la Consejería de Hacienda, Industria y Energía de la Junta de Andalucía mantiene un sistema de explotación de la información energética, denominado <u>Info-Energía</u> , con indicadores sobre consumo de energía primaria y final desglosado por fuentes, usos y sectores. La información sobre el sector transportes diferencia entre 14 fuentes de energía, se desglosa por provincias y cuenta con datos estables desde 2005.				
<b>Tendencia</b>	2010 = 5.044    2012 = 4.409    2014 = 4.360    2016 = 4.601    2018 = 5.184				
<b>Unidad de medida</b>	<u>Ktep</u>	<b>Valor 2019</b>	5.318,60	<b>Valor meta 2030</b>	3.217,00
<b>Observaciones</b>	Andalucía tuvo en 2019 un consumo de energía final de 13.565,5 <u>ktep</u> , en el cual el sector transporte representó el consumo más elevado con un 39,2%. 1 <u>kilotonelada</u> equivalente de petróleo ( <u>Ktep</u> ) = 41,868 <u>TJ</u> = 107 <u>kcal</u> . La conversión de las unidades físicas a <u>tep</u> se hace basándose en los poderes caloríficos de cada una de las fuentes energéticas. El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana cuenta con un Observatorio del Transporte y la Logística en España, con indicadores de consumo energético. El Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía del Ministerio para la Transición Ecológica elabora Balances de energía final desde 1990. El valor meta se ha determinado conforme a los objetivos establecidos en el Plan Andaluz de Acción por el Clima.				



**Junta de Andalucía**