

## 1. Disposiciones generales

### CONSEJERÍA DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO

*Acuerdo de 12 de enero de 2021, del Consejo de Gobierno, por el que se aprueba la formulación de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030.*

En Andalucía, durante el período 2005-2018, el sector del transporte representó una media del 25% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero y del 47% de las emisiones difusas. La movilidad en la región alcanzó un máximo en 2007, y tras la crisis económica y pese a la lenta recuperación desde 2013-2014, no ha vuelto a alcanzar las mismas cifras. Además, las circunstancias actuales propiciadas por la COVID-19, con limitaciones a la movilidad desde marzo de 2020, pronostican que la recuperación será lenta. Pero si una característica persiste es el predominio de los desplazamientos en vehículo privado en la movilidad de las personas, al igual que en el transporte terrestre de mercancías resulta mayoritario el transporte por carretera frente al ferrocarril.

La movilidad en las áreas metropolitanas de Andalucía tienen una división modal sesgada hacia el uso del automóvil, que es la principal fuente de emisiones de efecto invernadero. Málaga (58,9%), Sevilla (53,9%), Granada (49,6%) y Bahía de Cádiz (48,9%) se sitúan significativamente por encima de la media nacional (42,2%), lo que normalmente implicaría un peor comportamiento en términos climáticos que el resto de áreas metropolitanas españolas.

Por su parte, las infraestructuras del transporte y la movilidad dan lugar a externalidades (accidentes, polución, ruido, emisiones de CO<sub>2</sub>, etc.) cuyos efectos hay que considerar puesto que tienen un peso muy importante en el desarrollo sostenible y en el cambio climático por los impactos ambientales que generan y los efectos directos e indirectos que tienen sobre la salud, la calidad de vida y la economía.

Como resultado, Andalucía tiene un potencial significativo para la reducción de emisiones mejorando la movilidad urbana y metropolitana así como sus infraestructuras asociadas.

A nivel mundial, el marco de referencia lo constituye la Agenda 2030 de Naciones Unidas que contiene los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (OODS) gestados en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Río de Janeiro en 2012 (resolución 66/288) con el propósito de crear un conjunto de objetivos mundiales relacionados con los desafíos ambientales, políticos y económicos a los que se enfrenta nuestro mundo. El transporte sostenible y la movilidad son fundamentales para el progreso en el cumplimiento de la promesa de la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible y por ello el cumplimiento de los OODS se basa, entre otros, en los avances en la movilidad teniendo en cuenta su carácter protagonista y su relación con otros sectores.

Tres objetivos de desarrollo sostenible, el 3 (salud y bienestar), el 7 (energía no contaminante) y el 11 (ciudades y comunidades sostenibles), están directamente relacionados con el transporte, y el 9 (industria, innovación e infraestructura) se relaciona con él de forma indirecta. Dentro de estos objetivos destacan, por un lado, la meta 11.2 que contiene el objetivo para 2030 de proporcionar acceso a los sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, mejorar la seguridad vial, en particular mediante la expansión del transporte público, con especial atención a la necesidades de las personas en situaciones vulnerables, mujeres, niños, personas con discapacidad y las personas mayores; y por otro lado, la meta 3.6 para el año 2020, cuyo objetivo era reducir a la mitad el número de muertes en el mundo y las lesiones por accidentes de tráfico en el mundo.

La meta 9.1 también se relaciona con el transporte indirectamente, ya que es el objetivo de desarrollo de la calidad, la infraestructura fiable, sostenible y resistente, incluyendo la infraestructura regional y transfronteriza, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, con un enfoque en el acceso asequible y equitativo para todos.

De acuerdo con el marco estratégico marcado por la Unión Europea, la sostenibilidad del transporte debe ser una prioridad estratégica a escala regional, nacional y europea, y requiere cambiar el modelo actual de movilidad. En el reciente Pacto Verde Europeo [COM (2019) 640 final, de 11 de diciembre de 2019] se plantea una hoja de ruta que pretende hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro en 2050. Ello implica acciones para desarrollar una economía limpia y circular con incidencia en todos los sectores de la economía, y en particular, el transporte y la energía. Así, el Pacto determina objetivos ambiciosos que configuran un horizonte muy alejado de los parámetros reflejados en la situación actual. Para 2050 en Europa deberían reducirse en un 90% las emisiones de gases de efecto invernadero (periodo 2020-2050) y debería existir un millón de estaciones de recarga y repostaje de fuentes de energía alternativas en el 2025 (actualmente solo hay 140.000 estaciones).

En el ámbito de la movilidad, los impulsos van dirigidos a acelerar la transición a una movilidad sostenible e inteligente. El transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión Europea, y va en aumento, debiendo contribuir a esta reducción todo tipo de transportes: por carretera, por ferrocarril, aéreo y por vías navegables. Lograr un transporte sostenible significa que los usuarios sean lo primero y que se les faciliten alternativas a sus hábitos actuales de movilidad más abordables, accesibles, sanas y limpias.

El transporte multimodal necesita un fuerte impulso aumentando así la eficiencia del sistema de transporte.

Para alcanzar este objetivo de neutralidad climática, y a la vez para reducir los elevados índices de contaminación atmosférica en las ciudades (con episodios frecuentes de superación de umbrales en ozono y partículas en suspensión) y la elevada dependencia energética del petróleo, se necesita implementar un sistema eficiente y flexible de transporte, centrado en tres líneas de acción principales: la reducción de la movilidad obligada, la potenciación de la movilidad activa y la mejora del transporte público, superando así el modelo centrado en el vehículo privado.

Para cumplir con estos objetivos la Unión Europea impulsa la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente [COM (2020) 789 final] junto con un plan de acción consistente en 82 iniciativas. Esta Estrategia sienta las bases para que el sistema de transporte de la Unión Europea pueda conseguir su transformación ecológica y digital, y sea más resiliente ante futuras crisis. Como se indica en el Pacto Verde Europeo, el resultado será una reducción del 90% de las emisiones de aquí a 2050, que se logrará mediante un sistema de transporte inteligente, competitivo, seguro, accesible y asequible.

A nivel nacional, el marco de referencia lo constituyen tanto la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, publicada el 17 de septiembre de 2020, que constituye el marco que guiará el debate de la movilidad en España, que será completada con las aportaciones de los distintos actores del ecosistema de la movilidad, y que actualiza la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, que fue aprobada por el Consejo de Ministros, con fecha de 30 de abril de 2009; como el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) 2021-2030, aprobado en Consejo de Ministros de 22 de septiembre de 2020, para construir un país más seguro y resiliente a sus impactos. El nuevo PNACC forma parte de una serie de instrumentos de planificación en materia de energía y clima orientados conjuntamente a evitar o reducir los peores efectos del cambio climático, entre los que destacan el Proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, enviado a las Cortes para su tramitación parlamentaria el 19 de mayo de 2020; la Estrategia a Largo Plazo para una Economía Moderna, Competitiva y Climáticamente Neutra en 2050, aprobada por el Consejo de Ministros el 3 de noviembre

de 2020, y el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima, enviado el 31 de marzo de 2020 a la Comisión Europea en cumplimiento del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima. Los tres documentos incluyen la adaptación al cambio climático y poseen conexiones con el nuevo PNACC.

En la escala regional, el Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA), horizonte 2030 (en elaboración) y el Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC) (actualmente en redacción) constituyen los instrumentos para concretar las políticas en materia de infraestructuras y sistemas de transporte, así como de mitigación y adaptación al cambio climático. El PITMA incluirá los objetivos a conseguir para los distintos modos de transporte relacionados con la sostenibilidad del sistema productivo andaluz y con el nuevo papel que deberá desempeñar la movilidad en Andalucía. En el nuevo marco financiero comunitario, resulta imprescindible orientar las nuevas líneas de actuación en materias relacionadas con la innovación, las infraestructuras verdes, la lucha contra el cambio climático y la descarbonización de la economía, que constituyen las principales preocupaciones de la Unión Europea en este nuevo periodo.

Pero estos objetivos requieren, además de los cambios tecnológicos que permitan una economía de bajo consumo en CO<sub>2</sub>, recurrir a líneas de actuación ya conocidas, pero hasta ahora nunca bien implementadas, como son la reducción de la movilidad obligada, la desincentivación del crecimiento urbano difuso, la potenciación de la movilidad activa y una política clara de fomento del transporte público.

Por su parte, el PAAC define como su objetivo clave reducir las emisiones difusas de gases de efecto invernadero en 2030 respecto a los niveles de 2005 en el territorio andaluz y asume los siguientes objetivos estratégicos:

- Reducción del 39% de los gases de efecto invernadero difusos en comparación con los niveles de 2005 (20.326 ktCO<sub>2</sub>-eq Vs 29.873 ktCO<sub>2</sub>-eq en el escenario tendencial).
- 42% de uso de renovables del consumo total de energía.
- Mejora del 39,5% en la eficiencia energética.

Para el sector transporte, que representa el 47% de las emisiones difusas, se propone una reducción entre el 30% y el 43% entre 2018 y 2030, fundamentándose en la trasposición de objetivos definidos en la futura Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

El sistema de transporte andaluz debe enfrentarse así en los próximos años a importantes retos relacionados con la sostenibilidad, adoptando las líneas y orientaciones que vienen establecidas a nivel mundial y desde la Unión Europea. El consumo energético y la correspondiente emisión de contaminantes, los accidentes de tráfico, la congestión, el consumo de espacio y la ruptura del territorio por sus infraestructuras y flujos son factores que condicionan la calidad de vida, la capacidad de crecimiento económico a largo plazo y el equilibrio de los ecosistemas.

Al margen de estas cifras, hay que considerar otras variables como las molestias en la población por el ruido, los efectos en la salud de la contaminación atmosférica o las consecuencias del sedentarismo asociado a la movilidad no activa, todas ellas ligadas a un modelo de movilidad dominado por el vehículo privado, y que forman parte de las preocupaciones habituales de la ciudadanía.

También la política de transportes y movilidad debe considerar las consecuencias de las posibles emergencias biosanitarias, como la reciente debida a la COVID-19, que alteran los patrones de movilidad y obligan a priorizar los medios de transporte personal y adaptar el transporte público, en un contexto en el que pese a ello hay que mantener la sostenibilidad del sistema.

Otro aspecto clave para el desarrollo de un modelo de movilidad sostenible en el que se optimicen las infraestructuras y los recursos es el conocimiento de las necesidades reales de movilidad del ciudadano. La falta de este conocimiento en el pasado ha dado lugar a inversiones con éxito limitado y con unos costes desproporcionados para

su gestión. Actualmente las nuevas tecnologías permiten tener un conocimiento real de estas necesidades y por tanto debe ser el punto de partida ya sea para planificar futuras actuaciones o para incluso optimizar la gestión de los servicios e infraestructuras existentes.

Respecto al desarrollo de infraestructuras fijas asociadas al transporte y la movilidad, debe destacarse la necesidad de afrontar las actuaciones con criterios de rentabilidad social, ambiental y económica, que determinen la viabilidad de las actuaciones mediante el análisis coste-beneficio y el análisis multicriterio.

En relación con el material móvil asociado a la movilidad y al transporte, es necesario fomentar su modernización, introduciendo las nuevas tecnologías, mejorando el confort y las condiciones de accesibilidad para los usuarios, así como propiciando la transformación de la flota a vehículos con energías limpias, acompañado del desarrollo de las infraestructuras de recarga necesarias.

El desarrollo tecnológico, la investigación y la innovación deben ser elementos esenciales para los cambios que deben realizarse en el modelo de movilidad y para afrontar los retos que se marcan desde la Unión Europea. Aunque se trata de líneas sobre las que ya se trabaja, requieren actualmente de mayor atención y esfuerzo inversor.

Las reformas a nivel organizativo y de gestión del transporte serán otra de las líneas clave de la transformación de la movilidad andaluza. En este sentido, aspectos como la estructura tarifaria (y su compatibilidad con los sistemas de transporte urbano), el sistema concesional, los consorcios de transporte o la organización de los servicios gestionados por la Junta de Andalucía, entre otros, deberán ser abordados por la Estrategia.

Estas orientaciones deben ser incorporadas como líneas transversales en cada una de las materias relacionadas con el transporte y la movilidad que incorporen el papel del cambio climático, priorizando principalmente las actuaciones de transporte limpio, eficiencia energética, infraestructuras verdes e integración urbana, desarrollo tecnológico e innovación. Resulta evidente la importancia de una planificación regional que integre movilidad y cambio climático, que incorpore los ambiciosos objetivos en los que deben basarse las mejores prácticas en toda la Unión Europea y que aborde los aspectos operacionales, infraestructurales y de organización. Cómo mejorar los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático en el sector del transporte, en particular integrando esos aspectos desde el inicio del ciclo del proyecto, es una necesidad contrastada por la ciudadanía y los sectores interesados en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

La Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030, formulada en cumplimiento de los objetivos del Pacto Verde Europeo (The European Green Deal) debe convertirse en el punto de partida, y fuente principal, para definir de forma concreta la acción climática en el sector del transporte, en coherencia con las políticas adecuadas, en particular a nivel nacional, de la Unión Europea y Naciones Unidas. Por su alcance, su ámbito de actuación además del desarrollo de infraestructuras cubre todos los cambios en el funcionamiento y organización del sistema.

Las decisiones tomadas a este nivel de planificación de la Estrategia son críticas y son los principales impulsores para traducir la política en acciones concretas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte, lo que permite alcanzar el potencial completo de mitigación del cambio climático de un sistema de transporte.

Los principales factores que afectan a las emisiones (y el consumo) en el sector del transporte son el volumen general y las características de los viajes. En resumen, el enfoque para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero podría resumirse de la siguiente manera:

- a) Evitar el tráfico innecesario (mejor planificación espacial, mejor integración del sistema, etc.).
- b) Cambiar el tráfico a modos más respetuosos con el medio ambiente, como el transporte público o los modos de emisión cero (cambio modal).

c) Mejorar el tráfico restante: transición a vehículos de bajas y cero emisiones, régimen de tráfico, etc.

La disponibilidad de una planificación estratégica sólida e integral también respaldaría las políticas desarrolladas actualmente a nivel de la Unión Europea, que tienen como objetivo identificar en qué sectores y actividades invertir para alcanzar el camino hacia un bajo nivel de gases de efecto invernadero y resiliente al clima. Se reconoce que las mejoras significativas en la movilidad urbana sostenible pueden requerir más tiempo para materializarse. Seis años después de que la Comisión Europea pidiera un cambio radical, no hay indicios claros de que las ciudades estén cambiando sus enfoques. En particular, no existe una tendencia clara hacia modos de transporte más sostenibles. Aunque las ciudades han puesto en marcha una serie de iniciativas para ampliar la calidad y cantidad del transporte público, no ha habido una reducción significativa en el uso de automóviles privados.

El desarrollo urbanístico y territorial de las ciudades y áreas metropolitanas tienen una especial repercusión sobre la movilidad de los ciudadanos. Las nuevas infraestructuras y servicios de movilidad, no previstos, no deben ser entendidos como la solución a problemas generados por desarrollos urbanísticos que no han contado con el análisis de las necesidades de movilidad y transporte de los usuarios futuros. Es necesario fomentar la integración de la planificación de la movilidad y el transporte en la planificación urbanística y territorial, de forma que los desarrollos urbanísticos futuros lleven aparejada la respuesta a las necesidades de movilidad que van a generar, ofreciendo soluciones desde el origen a través del transporte público que desincentive la utilización del vehículo privado.

Es por tanto necesario que la Estrategia fomente el desarrollo de la planificación del transporte y la movilidad en ámbito urbano, metropolitano y territorial a través de Planes de Movilidad que acompañen a la planificación urbanística y de ordenación del territorio.

También cabe destacar las dificultades de la población en los ámbitos rurales que está dando lugar a la despoblación de estas áreas, abandonando actividades y oficios propios de dichas zonas y propiciando la concentración de población en las áreas metropolitanas. Este es un problema que afecta especialmente a Europa y en los últimos años la Unión Europea ha comenzado a analizar el reto demográfico y poner en marcha políticas que lo aborden. En este sentido es importante destacar que la mejora de la movilidad y el transporte de estas poblaciones es fundamental para evitar la despoblación y los efectos perjudiciales que suponen, lo cual se traduce en la necesidad de realizar inversiones en infraestructura y servicios de movilidad en estas áreas, de tal forma que se ofrezca una cobertura territorial suficiente para mantener unas condiciones de vida adecuadas de los ciudadanos.

La Estrategia de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030 debe abordar esta dimensión de la movilidad asociada a los ámbitos rurales y al reto demográfico, determinando planes de actuación que ofrezcan las garantías necesarias de movilidad y transporte a sus ciudadanos.

En definitiva, puede concluirse que el objetivo genérico de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030 es propiciar un cambio hacia un modelo de movilidad y transporte sostenible bajo tres puntos de vista:

- Social, garantizando la accesibilidad al transporte público a todos los ciudadanos de las áreas metropolitanas y rurales, y mejorando la seguridad vial.
- Ambiental, reduciendo emisiones, mejorando la calidad del aire y por tanto la salud de los ciudadanos.
- Económica, optimizando recursos materiales como infraestructuras, material móvil y combustibles, así como no materiales como es la gestión del sistema de transportes.

En su virtud, de conformidad con lo establecido en el artículo 27.13 y 23 de la Ley 6/2006, de 24 de octubre, del Gobierno de la Comunidad Autónoma de Andalucía,

a propuesta de la Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, previa deliberación del Consejo de Gobierno, en su reunión del día 12 de enero de 2021,

### A C U E R D A

Primero. Formulación de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030.

Se aprueba la formulación de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030 en cumplimiento de los objetivos del Pacto Verde Europeo (The European Green Deal), cuya elaboración y aprobación se realizará conforme a las determinaciones establecidas en el presente Acuerdo.

Segundo. Finalidad, objetivos y principios.

1. La Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles tiene como finalidad definir un nuevo enfoque en las políticas de movilidad y en la planificación del transporte sostenible y resiliente frente a los retos del cambio climático, para conseguir que en Andalucía se alcancen los objetivos marcados por la Organización de las Naciones Unidas para el horizonte 2030, así como los definidos en el Pacto Verde Europeo (The European Green Deal).

2. Los objetivos generales de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles deberán estar enfocados a mejorar la movilidad de la ciudadanía y el transporte de mercancías basado en un conocimiento real de las necesidades, integrar la planificación de la movilidad con la planificación urbanística y territorial, establecer criterios de sostenibilidad en la planificación de infraestructuras, facilitar la conectividad entre modos de transportes, impulsar la incorporación de la digitalización y los avances tecnológicos e innovación en la gestión y acceso al transporte, garantizar las necesidades de movilidad en el ámbito rural, fomentar la colaboración público-privada en la prestación de los servicios de transporte, contribuir a la reorientación del modelo de gestión y financiación del sistema de transporte, fomentar la intermodalidad del sistema, reducir las externalidades asociadas al transporte, así como el fomento de la formación y sensibilización de la ciudadanía hacia las ventajas de la sostenibilidad del sistema de transporte.

3. La Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles se sustentará en los siguientes principios básicos:

a) Participación. En virtud de este principio se articularán los mecanismos necesarios para la participación desde el inicio en el proceso de elaboración de la Estrategia del conjunto de agentes y actores que configuran el sector del transporte, así como de la ciudadanía en general, constituyendo las personas y sus necesidades de movilidad el centro de atención de la Estrategia. En este sentido, dado el reparto competencial entre la Administración General de Estado, la Administración Autónoma y la Local, serán de especial importancia las labores de coordinación y colaboración entre Administraciones y la participación de todas ellas.

b) Transparencia. Este principio, en conexión con el principio de participación, va más allá de la publicación y acceso a la información de la Estrategia, ya que implica una revisión profunda de los mecanismos de gobernanza y la puesta en práctica de un modelo de gobierno abierto, donde los agentes implicados y la sociedad en general puedan conocer, participar en la elaboración y valorar las actuaciones que se pretenden implementar.

c) Adaptación y resiliencia. Este principio busca reducir la vulnerabilidad del sistema de transporte frente a posibles impactos externos relativos al cambio climático, pero también otros como las crisis económicas o futuras pandemias. Este principio se implementará en la Estrategia a través de un análisis de riesgos del sistema de transporte.

d) Evaluabilidad. Este principio se fundamenta en la incorporación a la Estrategia de un sistema adecuado de seguimiento y evaluación que permita ir valorando los resultados obtenidos, incorporar la experiencia acumulada durante el desarrollo de la Estrategia, realizar los ajustes necesarios y adoptar las medidas de reorientación o revisión que sean precisas para conseguir los objetivos previstos. Ello implica la necesidad de realizar un diagnóstico previo que permita detectar los retos a los que debe darse respuesta y sirva de base para la fijación de los objetivos de la Estrategia.

Tercero. Contenido.

1. La Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles se elaborará en coherencia con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible adoptada por la ONU y el Pacto Verde Europeo (The European Green Deal); así como con toda aquella planificación en fase de elaboración que pudiera ser aprobada durante su elaboración, como la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente; la futura Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 de la Administración General del Estado; el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, horizonte 2030; y con el resto de planes y programas sectoriales y horizontales de la Administración de la Junta de Andalucía con incidencia en la movilidad, el transporte y la adaptación y mitigación al cambio climático.

2. La Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles deberá contener como mínimo:

a) Una contextualización en los escenarios que plantean las Naciones Unidas, la Unión Europea y la Administración General del Estado en el ámbito de la movilidad y el transporte.

b) Un diagnóstico del sistema andaluz de transportes que permita generar un análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas, Oportunidades) que marque el punto de reflexión sobre la Estrategia a diseñar. Este diagnóstico deberá sustentarse en un análisis de la movilidad en Andalucía, así como de un análisis de riesgos en línea con el principio de adaptación y resiliencia.

c) La definición de los objetivos estratégicos relacionados con la mitigación y adaptación al cambio climático, accidentabilidad, medio ambiente, salud eficiencia del gasto público, mejora de la accesibilidad y sus indicadores correspondientes en coherencia con la planificación territorial, económica, social y ambiental de la Administración de la Junta de Andalucía. Los objetivos estratégicos se complementarán con la definición de objetivos específicos derivados del análisis DAFO.

d) La elaboración y evaluación de escenarios, entendidos como distintas formas de alcanzar los objetivos estratégicos. Estos escenarios serán evaluados en relación al cumplimiento de los indicadores definidos anteriormente.

e) La definición de medidas a desarrollar, derivadas del escenario seleccionado, que aborden los aspectos operacionales, organizativos, de gestión y de infraestructuras y material móvil.

f) El establecimiento de un sistema de seguimiento y evaluación de la Estrategia.

Cuarto. Procedimiento de elaboración y aprobación.

1. La Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, a través de la Dirección General de Movilidad, elaborará un documento de Análisis y Diagnóstico que contendrá los principales problemas, necesidades y retos relacionados con la movilidad y el transporte en Andalucía con la inclusión de la perspectiva de cambio climático como documento básico para fomentar la participación y el debate. Además se podrán elaborar otros documentos que se someterán a diferentes procesos de participación y que servirán para formular las principales líneas y objetivos estratégicos.

2. Tras analizar las aportaciones recibidas en el proceso de participación, la Dirección General de Movilidad elaborará una propuesta inicial de la Estrategia que se trasladará

a todas las Consejerías de la Administración de la Junta de Andalucía para su análisis y aportación de observaciones y propuestas, a través de un grupo de trabajo constituido al efecto.

3. Asimismo, la propuesta inicial de la Estrategia será sometida al trámite de información pública durante un plazo de dos meses, anunciándose en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, y en el sitio web de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, y se solicitarán los informes que sean preceptivos para su tramitación.

4. A partir de la propuesta inicial y con las aportaciones, sugerencias, propuestas e informes recibidos, se elaborará un nuevo texto que se someterá a la consideración del Consejo de Transportes de Andalucía.

5. Finalmente, la persona titular de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio elevará la propuesta final de la Estrategia al Consejo de Gobierno para su aprobación mediante acuerdo.

Quinto. Habilitación.

Se faculta a la Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio para realizar cuantas actuaciones sean necesarias para el desarrollo y ejecución de este acuerdo.

Sexto. Eficacia.

Este acuerdo surtirá efectos el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía.

Sevilla, 12 de enero de 2021

JUAN MANUEL MORENO BONILLA  
Presidente de la Junta de Andalucía

MARÍA FRANCISCA CARAZO VILLALONGA  
Consejera de Fomento, Infraestructuras  
y Ordenación del Territorio

00184303