

**Anexo II** (a)

**PROPUESTA DE ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO, POR EL QUE SE APRUEBA LA FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA ANDALUZA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLES 2030.**

**RELACIÓN DE DOCUMENTOS** (Orden cronológico):

**TODOS LOS DOCUMENTOS DEL EXPEDIENTE SON ACCESIBLES**

Nº de orden	Denominación del documento
1º	MEMORIA JUSTIFICATIVA
2º	MEMORIA ECONÓMICA

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.

Fdo.: Mario Muñoz-Atanet Sánchez  
VICECONSEJERO DE FOMENTO, INFRAESTRUCTURAS Y  
ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



Código Seguro De Verificación:	BY574K9RVKC7CDGGW3YPQKVCZ3XN6H	Fecha	12/01/2021
Firmado Por	MARIO MUÑOZ ATANET SANCHEZ		
Url De Verificación	<a href="https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/">https://ws050.juntadeandalucia.es/verificarFirma/</a>	Página	1/1



## MEMORIA JUSTIFICATIVA DEL ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO POR EL QUE SE APRUEBA LA FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA ANDALUZA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLES 2030.

### 1.- ANTECEDENTES

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 (GEI) y el 47% de las emisiones difusas. La movilidad en la región alcanzó un máximo en 2007, que tras la crisis económica y pese a la lenta recuperación desde 2013-2014, no se ha vuelto a alcanzar. Además las circunstancias actuales propiciadas por la aparición de la COVID19, han obligado a implantar en limitaciones a la movilidad desde marzo de 2020 cuya recuperación será lenta. Pero si una característica persiste e incluso se ha acentuado 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.

El uso de Las infraestructuras del transporte para facilitar 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.

En consecuencia, Andalucía tiene un potencial significativo para la reducción de emisiones mejorando la movilidad urbana y metropolitana.

**A nivel mundial, el marco de referencia lo constituye la Agenda 2030 de Naciones Unidas** que contiene los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) que se gestaron en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Río de Janeiro en 2012 (resolución 66/288) . El propósito era crear un conjunto de objetivos mundiales relacionados con los desafíos ambientales, políticos y económicos a los que se enfrenta nuestro mundo.

Los 17 ODS constituyen un compromiso audaz para finalizar lo que ya se inició en la Cumbre del Milenio en Nueva York en Septiembre del año 2000 con los 8 Objetivos del Milenio y abordar los problemas más urgentes a los que hoy se enfrenta el mundo. Los ODS están interrelacionados, lo que significa que el éxito de uno afecta el de otros. Responder a la amenaza del cambio climático repercute en la forma en que gestionamos nuestros frágiles recursos naturales. Lograr la igualdad de género o mejorar la salud ayuda a erradicar la pobreza; y fomentar la paz y las sociedades inclusivas reduciendo las desigualdades y contribuyendo a que prosperen las economías. En suma, es una oportunidad sin igual en beneficio de la vida de las generaciones futuras.

Los ODS coincidieron con otro acuerdo histórico celebrado en 2015, el Acuerdo de París aprobado en la Conferencia sobre el Cambio Climático (COP21). Junto con el Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres, firmado en Japón en marzo de 2015, estos acuerdos proveen un conjunto de

normas comunes y metas viables para reducir las emisiones de carbono, gestionar los riesgos del cambio climático y los desastres naturales, y reconstruir el planeta después de una crisis.

Los ODS son especiales por cuanto abarcan cuestiones que nos afectan a todos. Son ambiciosos, pues su meta es que nadie quede atrás y lo que es más importante, nos invitan a todos a crear un planeta más sostenible, seguro y próspero para la humanidad.

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 ODS se basa, entre otros, en los avances en la movilidad dado su carácter protagonista. Por ejemplo, el progreso global en la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (ODS 13 Acción por el Clima) no puede realizarse sin una acción decidida en materia de energía (ODS 7 Energía Asequible y No Contaminante) y el transporte sostenible y los países no pueden proporcionar la seguridad alimentaria (ODS 2 Hambre Cero) o la asistencia sanitaria (ODS 3 Salud y Bienestar) sin proporcionar sistemas de transporte fiables y sostenibles que sustentan estos avances. Los jóvenes no pueden asistir a las escuelas (ODS 4 Educación y Calidad), las mujeres no pueden tener aseguradas sus oportunidades para el empleo y la capacitación (ODS 5 Igualdad de Género), y las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada no pueden mantener su independencia y dignidad sin transporte seguro y accesible en que permita al ciudadano acceder a sus necesidades (ODS 9 y 11 Industria, Renovación e Infraestructura y Ciudades y Comunidades Sostenibles respectivamente). La seguridad personal para todos los pasajeros es importante. Los objetivos relacionados con la biodiversidad (ODS 15 Vida y Ecosistemas Terrestres) y la salud de los océanos (ODS 14 Vida Submarina) también tienen intersecciones significativas con la promoción de la movilidad sostenible, las prácticas inteligentes en todas las regiones y en todos los modos. Por último, el fortalecimiento de los medios de aplicación (ODS 17 Alianzas para Lograr los Objetivos) de los ODS con políticas coherentes también son fundamentales para el transporte.

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 de vida, 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.

Satisfacer las aspiraciones de crecimiento para la movilidad de personas y mercancías de manera sostenible tiene el potencial de mejorar las vidas y el sustento de miles de personas en la salud, el medio ambiente y la calidad de vida y para ayudar a minimizar los efectos del cambio climático.

La movilidad que planifiquemos debe tener cuatro atributos: debe ser *equitativa, eficiente, segura y responsable con el medio ambiente*. El logro de estos cuatro atributos asegurará que las necesidades de movilidad de la generación actual no se cumplirán a expensas de las generaciones futuras. En otras palabras, que la movilidad sea sostenible.

Por su parte, **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 en 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, 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. La Comisión ha impulsado una estrategia de movilidad sostenible e inteligente en 2020 -en elaboración- que acomete este reto y aborda todas las fuentes de emisiones.

El transporte multimodal necesita un fuerte impulso aumentando así la eficiencia del sistema de transporte. Como cuestión prioritaria, una parte sustancial del transporte interior de mercancías que ahora se realiza por carretera debe pasar al ferrocarril y a las vías navegables interiores. Esto requerirá medidas para gestionar mejor y aumentar la capacidad del ferrocarril y las vías navegables interiores, que la Comisión propondrá antes de 2021. La movilidad multimodal automatizada y conectada desempeñará un papel cada vez mayor, junto con los sistemas de gestión inteligente del tráfico propiciados por la digitalización. La infraestructura y el sistema de transporte de la UE se adecuarán para apoyar a nuevos servicios de movilidad sostenible que reduzcan la congestión y la contaminación, especialmente en zonas urbanas. La Comisión contribuirá a desarrollar sistemas inteligentes para la gestión del tráfico y soluciones de «movilidad como servicio», a través de sus instrumentos de financiación, como el Mecanismo «Conectar Europa».

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 reducir 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** (en elaboración), 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 Congreso 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 en Consejo de Ministros de 03 de noviembre de 2020 y el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC), 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 España, el sector transporte representa el 4,53% del PIB y genera unos 812.000 puestos de trabajo (4,5% del empleo total), siendo un pilar importante en nuestra economía. El sector se encuentra ante una etapa de grandes cambios, motivados fundamentalmente por la introducción de la tecnología en la movilidad, por la necesidad de avanzar hacia la descarbonización de la economía, y por la mayor concentración de población en las grandes ciudades y zonas periurbanas, con sus implicaciones en congestión, salud de las personas (calidad del aire, ruido) y despoblación del mundo rural. La política de desarrollo de infraestructuras aplicada en España desde mediados de los años 80 ha permitido dar un salto cuantitativo y cualitativo sin precedente. Esta política, enfocada en el aumento de la dotación de infraestructuras, ha permitido solucionar carencias históricas que acumulaba el país, y formar un sistema de transporte de calidad. No obstante, los mencionados cambios tecnológicos han impulsado el concepto de movilidad, un concepto más amplio que engloba no sólo aquello que es inherente al transporte desde una perspectiva tradicional, –el desplazamiento de personas o bienes, entre un origen y un destino, consumiendo recursos cuantificables–, sino que además incluye todos aquellos condicionantes, necesidades, motivaciones y percepciones de los individuos, **situando al ciudadano y al usuario en el centro de todo el sistema**. El potencial económico del nuevo concepto de movilidad es grande: en España, se prevé un importante aumento de las áreas de conectividad, electrificación y coche eléctrico en los próximos 10 años. A esta realidad, se une el deber de los poderes públicos de luchar por un sistema de transporte sostenible y resiliente para las generaciones futuras y de garantizar la movilidad cotidiana de los ciudadanos. Por tanto, para sacar el máximo partido de nuestro sistema de transportes puntero, es necesario un nuevo enfoque en las políticas y su planificación.

El PNACC se configura así como un instrumento de planificación básico para promover la acción coordinada y coherente, desde una perspectiva transversal (desde distintos campos), multilateral (por parte de distintos actores) y multinivel (desde distintas escalas territoriales), ante los riesgos y amenazas que presenta el cambio climático en los diferentes ámbitos de la sociedad. Sin perjuicio de las competencias que correspondan a las diversas Administraciones Públicas, el PNACC define objetivos, criterios, ámbitos de aplicación y acciones para construir resiliencia, anticipar y minimizar daños, y definir las orientaciones para los sectores y la sociedad.

Por su parte el PNIEC (Plan Nacional Integrado de Energía y Clima) establece los siguientes objetivos clave:

- 23% de reducción de GEI en comparación con los niveles de 1990;
- 42% de uso de renovables del consumo total de energía;

- Mejora del 39,5% en la eficiencia energética;
- 74% de uso de energías renovables en la generación de electricidad.
- Reducción del 39% de los GEI difusos en comparación con los niveles de 2005.
- Para el sector del transporte, una reducción del 41% en GEI en comparación con los niveles de 2005.

En la escala regional, el Plan de Infraestructuras del Transporte y Movilidad de Andalucía (PITMA) 2021-2027 (en elaboración) constituye el instrumento para concretar las políticas en materia de Infraestructuras y sistemas de transporte, con inclusión de 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 (2021-2027), 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, 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 Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC), actualmente en redacción, define como su objetivo clave reducir las emisiones difusas de GEI en 2030 respecto a los niveles de 2005 en el territorio andaluz. Y asume los siguientes objetivos estratégicos:

- Reducción del 39% de los GEI 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 Ley Nacional de Clima y Energía.

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.

Abordar estas cuestiones no requiere solo de políticas de movilidad, también hay que relacionarlas con la **planificación urbanística** y la **ordenación del territorio**, que tienen una elevada capacidad para incentivar o reducir la movilidad, según el modelo de ocupación del territorio, y también para favorecer la movilidad activa.

En Andalucía algunas cifras<sup>1</sup> ofrecen una visión clara de la importancia de la movilidad en los principales indicadores de sostenibilidad de la región:

- Representa el 38,4% de consumo total de energía final.
- La fuente de energía más consumida en el sector son los derivados del petróleo, que representan un 95,2%.
- El 25% del total de emisiones de gases con efecto invernadero tiene su origen en el transporte.
- La media anual de fallecidos por accidentes de tráfico desde 2008 es de 336.
- Las infraestructuras de transporte ocupan 60.139 has, y fragmentan buena parte de los Espacios Naturales Protegidos.

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 con el COVID-19, que altera los patrones de movilidad, y obliga 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 análisis multicriterio y coste-beneficio.

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 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.

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.

El sector del transporte es ciertamente un factor crucial en la lucha contra las emisiones de GEI, considerando que:

---

<sup>1</sup>Fuente Borrador del PITMA 21-27

- Más del 20% de las emisiones de GEI en Europa provienen del sector del transporte, el segundo mayor emisor después del sector energético.;
- Se espera que siga incrementándose el impacto en la infraestructura energética y de transporte provocado por eventos climáticos.

Por tanto, parece evidente **la importancia de una planificación regional que integre movilidad y cambio climático** y que incorpore los ambiciosos objetivos en los que deben basarse las mejores prácticas en toda la Unión Europea. Cómo mejorar los objetivos de mitigación del cambio climático en el sector del transporte, en particular integrando esos aspectos desde el inicio del ciclo del proyecto, es decir, la preparación de una Estrategia sobre Movilidad y Cambio Climático es una necesidad contrastada por la ciudadanía y los sectores interesados en la región Andaluza.

La **Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles**, formulada en cumplimiento de los objetivos del Pacto Verde Europeo (The European Green Deal) debería ser el punto de partida (y fuente principal) para definir de forma concreta la acción a desarrollar en el sector del transporte, en coherencia con las políticas adecuadas, en particular a nivel nacional y de la Unión Europea. Por su alcance, su ámbito de actuación va más allá de las preocupaciones de desarrollo de infraestructura. También cubre todos los cambios en el funcionamiento y organización del sistema (por ejemplo, organización del transporte público y oferta de servicios, gestión y regulación del sistema de estacionamiento, etc.).

Las decisiones tomadas a nivel 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 GEI 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 GEI 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 / actividades invertir para alcanzar el *"camino hacia un bajo nivel de gases de efecto invernadero y resiliente al clima desarrollo"*. 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 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 de sus ciudadanos.

En definitiva, puede concluirse que el objetivo genérico de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 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.

## **2.- FINALIDAD, OBJETIVOS Y PRINCIPIOS BÁSICOS**

La Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles 2030 formulada en cumplimiento de los objetivos del European Green Deal 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.

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.

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

**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 Autonómica y la Local, será de especial importancia las labores de coordinación y colaboración entre Administraciones y la participación de todas ellas.

**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.

**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.

**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.

### **3.- CONTENIDO**

La Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles se elaborará en coherencia con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible adoptada por la ONU; el Pacto Verde Europeo (The European Green Deal); la Estrategia Europea de Movilidad Sostenible e Inteligente; la futura Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 de la Administración General del Estado, actualmente en proceso de participación pública; el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2021-2027, actualmente en elaboración; 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.

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 transporte que permita generar un DAFO 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.

#### **4.- ELABORACIÓN Y APROBACIÓN**

La Ley Orgánica 2/2007, de 19 de marzo, de reforma del Estatuto de Autonomía para Andalucía, proclama, en su artículo 64, las competencias de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en materia de transporte y comunicaciones, incluyendo tanto las infraestructuras como los servicios que se desarrollen en territorio andaluz.

Así, el citado artículo, en su apartado 1, establece la competencia exclusiva de nuestra Comunidad Autónoma en materia de transporte terrestre de personas y mercancías viario, ferroviario, por cable o cualquier otro medio cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio andaluz, con independencia de la titularidad de la Infraestructura sobre la que se desarrolle; Centros de transportes, logística y distribución localizados en Andalucía, así como sobre los operadores de las actividades vinculadas a la organización del transporte, logística y distribución localizados en Andalucía; puertos de refugio, puertos y aeropuertos deportivos, y en general, puertos, aeropuertos y helipuertos y demás infraestructuras de transporte en el territorio de Andalucía que no tengan la calificación legal de interés general del Estado,

Estas competencias en materia de transporte y movilidad están atribuidas a la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio por el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, quien, a través de la Dirección General de Movilidad, tiene entre sus funciones recogidas en el artículo 11.2 la elaboración de normas, estudios, planes y programas que permitan definir la política de transporte a partir de las necesidades de la población en los distintos ámbitos territoriales andaluces con criterios de sostenibilidad y accesibilidad.

Así, para la elaboración y posterior aprobación de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte Sostenibles, 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. Durante su elaboración 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.

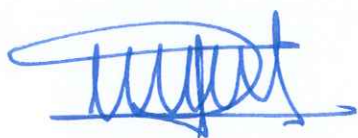
Tras analizar las aportaciones recibidas en el proceso de participación, la Dirección General de Movilidad, elaborará una propuesta inicial de la Estrategia que se trasladará a todas las Consejerías de la Administración de la Junta de Andalucía para su análisis y aportación de observaciones y/o propuestas, a través de un grupo de trabajo constituido al efecto.

Asimismo, la propuesta inicial de la Estrategia será sometida al trámite de información pública, 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.

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

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.

Sevilla, a 1 de diciembre de 2020



VºBº El Director General de Movilidad  
Fdo: Mario Muñoz-Atanet Sánchez



El Subdirector  
Fdo: José Luis Romero Pérez



## **MEMORIA ECONÓMICA DEL ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO POR EL QUE SE APRUEBA LA FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA ANDALUZA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE COMO RESPUESTA A LOS OBJETIVOS DEL PACTO VERDE EUROPEO.**

A los efectos previstos 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, y en relación al ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO POR EL QUE SE APRUEBA LA FORMULACIÓN DE LA ESTRATEGIA ANDALUZA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE COMO RESPUESTA A LOS OBJETIVOS DEL PACTO VERDE EUROPEO:

### 1. Antecedentes, motivos y fundamentos del Acuerdo.

En el reciente Pacto Verde Europeo (The European Green Deal), 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.

A nivel nacional, el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima establece objetivos clave en relación a la reducción de gases con efecto invernadero (GEI), el uso de energías renovables, la mejora en la eficiencia energética, etc. Y objetivos específicos para el sector del transporte, como una reducción del 41% en GEI en comparación con los niveles de 2005.

En la escala regional, el Plan Andaluz de Acción por el Clima, actualmente en redacción, asume esos objetivos estratégicos y 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.

De acuerdo con la hoja de ruta marcada por la Unión Europea, y los objetivos clave contenidos en la planificación nacional y regional, la sostenibilidad del transporte debe ser una prioridad estratégica, y requiere cambiar el modelo actual de movilidad. De ahí la necesidad de contar con un documento estratégico a nivel regional que dé respuesta a esos objetivos.

### 2. Objeto del Acuerdo.

El Acuerdo de formulación de la Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte – Green Deal tiene por objeto, como su título indica, la formulación de dicho documento estratégico cuya finalidad es 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. Este documento estratégico contendrá un diagnóstico del sistema andaluz de transportes, la definición de los objetivos estratégicos en coherencia con la planificación territorial, económica, social y ambiental de la Administración de la Junta de Andalucía, la elaboración y evaluación de distintos escenarios y las medidas a desarrollar para alcanzar los objetivos propuestos, sin determinar ni concretar actuación u operación alguna que pueda suponer un incremento de gastos o una disminución de ingresos públicos.



### 3. Evaluación económica.

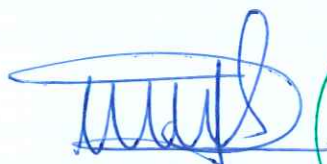
En consecuencia, ni el contenido del Acuerdo, ni la propia Estrategia Andaluza de Movilidad y Transporte – Green Deal, tienen incidencia económico-financiera al no concretar actuación u operación alguna que pueda suponer un incremento de gastos o una disminución de ingresos públicos.

Sevilla, a 1 de diciembre de 2020



El Subdirector

Fdo: José Luis Romero Pérez



VºBº El Director General de Movilidad  
Fdo: Mario Muñoz-Atanet Sánchez

