

# Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Plan de Movilidad Sostenible



**Anexo: Consultas realizadas  
Noviembre 2025**



**UNIÓN EUROPEA**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



**Junta de Andalucía**

Consejería de Fomento,  
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO  
DEL ÁREA DE CÓRDOBA

### Índice:

<b>1</b>	<b>Introducción.....</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Tramitación ambiental. Documento de alcance.....</b>	<b>7</b>
2.1	Entidades consultadas .....	7
2.2	Principales puntos por considerar del documento de alcance .....	9
2.3	Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información .....	10
<b>3</b>	<b>Centros Directivos y Entidades y Organismos adscritos a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda consultados.....</b>	<b>29</b>
3.1	Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía .....	29
3.2	Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana .....	29
3.3	Dirección General de Infraestructuras Viarias .....	31
<b>4</b>	<b>Observaciones recibidas previa a la celebración de la Comisión de Redacción del Plan</b>	<b>32</b>
4.1	Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural .....	32
4.2	Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional y Consejería de Universidad, Investigación e Innovación .....	33
4.3	Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos a través de la Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera .....	33
4.4	Consejería de Industria, Energía y Minas .....	34
4.5	Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa a través de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Córdoba	34
4.6	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul a través de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático .....	34
4.7	Consejería de Turismo, Cultura y Deporte a través de la Secretaría General para el Turismo .....	37
4.8	Administración General del Estado .....	37
<b>5</b>	<b>Síntesis del Comité de Expertos.....</b>	<b>38</b>
5.1	Introducción .....	38
5.2	Presentación de expertos.....	38
5.3	Respuestas y conclusiones extraídas del Comité de Expertos .....	39
5.4	Conclusiones del grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan .....	59
<b>6</b>	<b>Información Pública y Trámite de Audiencia.....</b>	<b>62</b>
6.1	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Secretaría General de Transporte Terrestre. Dirección General del Sector Ferroviario. ....	68
6.2	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental.....	69
6.3	Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible. Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo. Dirección General de Aviación Civil. Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea .....	70
6.4	Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Secretaría de Estado de Energía. Dirección General de Política Energética y Minas .....	75
6.5	Adif .....	75

# Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

## Consultas realizadas

6.6	Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública. Secretaría General de la Administración Local .....	76
6.7	Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública. Viceconsejería. ..	76
6.8	Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad. Secretaría General Técnica .....	76
6.9	Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Dirección General de Infraestructuras del Transporte .....	77
6.10	Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa. Dirección General de Emergencias y Protección Civil .....	77
6.11	Consejería de Salud y Consumo. Delegación Territorial de Córdoba .....	77
6.12	Consejería de Universidad, Investigación e Innovación. Secretaría General Técnica .....	78
6.13	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Secretaría General de Medio Ambiente, Cambio Climático y Economía Azul.....	78
6.14	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Secretaría General de Medio Ambiente, Cambio Climático y Economía Azul. Oficina Andaluza de Cambio Climático .....	80
6.15	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Servicio de Educación para la Sostenibilidad.....	81
6.16	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Delegación Territorial de Córdoba .....	82
6.17	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Delegación Territorial de Córdoba. Servicio de Espacios Naturales Protegidos .....	84
6.18	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular. Gabinete de Planificación de Calidad Ambiental .....	85
6.19	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular. Servicio de Calidad del Aire .....	86
6.20	Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular. Servicio de Residuos y Calidad del Suelo .....	86
6.21	Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Delegación Territorial de Córdoba.....	88
6.22	Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional. Secretaría General Técnica .....	90
6.23	Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional. Viceconsejería .....	90
6.24	Asociación de Químicos de Andalucía .....	90
6.25	Alegación particular relativa al municipio de Castro del Río .....	90
6.26	Corporación TRANSALIA.....	93
6.27	Confederación de Empresarios de Andalucía .....	93
6.28	Resumen de las alegaciones presentadas durante el proceso de Información Pública y Trámite de Audiencia .....	95
<b>7</b>	<b>Evaluabilidad del Plan.....</b>	<b>97</b>
7.1	Análisis de la Evaluabilidad del Plan.....	97
7.2	Documento Técnico de Evaluabilidad del Plan.....	113
<b>8</b>	<b>Resoluciones finales.....</b>	<b>118</b>

8.1 Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda .....	118
8.2 Secretaría General de Administración Local de la Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública .....	121
8.3 Delegación Territorial en Córdoba de la Consejería de Salud y Consumo .....	121
8.4 Delegación Territorial en Córdoba de la Consejería de Cultura y Deporte.....	123
8.5 Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (1) .....	125
8.6 Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (2) .....	130
8.7 Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático de la Consejería de Sostenibilidad y Medio ambiente.....	132
8.8 Dirección General de Presupuestos de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos .....	137

### Índice de tablas:

Tabla 1: Administraciones públicas y entidades consultadas en la 1ª ronda de Consultas del procedimiento ambiental del PTMACO.....	7
Tabla 2: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Junta de Andalucía .....	12
Tabla 3: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Administración local. ....	28
Tabla 4: Persona experta I consultada para la valoración del PTMACO.....	38
Tabla 5: Persona experta II consultada para la valoración del PTMACO.....	38
Tabla 6: Persona experta III consultada para la valoración del PTMACO.....	39
Tabla 7: Persona experta IV consultada para la valoración del PTMACO.....	39
Tabla 8: Persona experta V consultada para la valoración del PTMACO.....	39
Tabla 9: Persona experta VI consultada para la valoración del PTMACO.....	39
Tabla 10: Conclusiones del grupo focal sobre la Metodología .....	59
Tabla 11: Conclusiones del grupo focal sobre el Impacto Potencial.....	59
Tabla 12: Conclusiones del grupo focal sobre la suficiencia de tiempo y medios .....	60
Tabla 13: Conclusiones del grupo focal sobre la coherencia interna .....	60
Tabla 14: Conclusiones del grupo focal sobre la integralidad y relevancia ....	60
Tabla 15: Observaciones finales.....	60

Tabla 16: Entidades consultadas durante el proceso de Información Pública y Trámite de Audiencia del PTMACO .....	62
---	----

Tabla 17: Tratamiento de alegaciones recibidas en el proceso de exposición pública y trámite de audiencia del PTMACO .....	68
--	----

Tabla 18: Resumen de entidades consultadas y valoración durante el proceso de Información Pública y Trámite de Audiencia del PTMACO .....	95
---	----

### Índice de figuras:

Figura 1: Metodología para la caracterización ambiental. ....	10
---	----

Figura 2: Resumen de alegaciones y valoración durante el proceso de Información Pública y Trámite de Audiencia del PTMACO. ....	95
---	----

# 1 Introducción

El objetivo de este Anexo es recopilar el conjunto de aportaciones que se han realizado al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba durante el proceso de elaboración del mismo. Se ha analizado el contenido y alcance de las observaciones, motivando cómo dichos comentarios se han integrado en el Plan, pero a su vez justificando aquellos que no procedía su consideración.

Además de este primer apartado introductorio, en el segundo apartado se recogen las consultas realizadas en la primera fase de tramitación ambiental, para la elaboración del Documento de Alcance para el Estudio Ambiental Estratégico. Las aportaciones se han realizado con base al documento Borrador del Plan, el Documento Inicial Estratégico (en adelante DIE) y el documento inicial de Valoración de Impacto en Salud (en adelante VIS).

En el tercer apartado incluyen las observaciones recibidas por parte de los Centros Directivos, Entidades y Organismos adscritos a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (CFATV).

En el cuarto apartado se incluyen las observaciones recibidas con anterioridad a la celebración de la Comisión de Redacción del Plan, la cual se celebra el 19 de septiembre de 2023. Las aportaciones se han realizado con base a la Versión Preliminar del Plan del mes agosto, y las observaciones correspondientes para resolver tales comentarios ya se incorporan a la Versión Preliminar del Plan del mes de noviembre.

En el sexto apartado se incluyen las alegaciones recibidas durante el proceso de información pública y trámite de audiencia sobre el documento preliminar del Plan, previa la elaboración de la Versión Final. De las 166 entidades a las

que se solicitó participación, 16 han remitido observaciones, recopilando un total de 76 alegaciones. De estas, 48 se estimaron (total o parcialmente), se consideró que 2 ya se habían estimado en la versión preliminar expuesta a audiencia, 6 se desestimaron, y se consideró que 20 no proceden.

En el séptimo apartado se incluye el análisis de Evaluabilidad del Plan realizado por el Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) de la Junta de Andalucía. También se incluye un apartado con las principales conclusiones del Documento Técnico de Evaluabilidad del Plan, realizado en el mes de marzo de 2025 por el IAAP.

En el octavo apartado se incluyen las observaciones y resoluciones finales al PTMACO, formuladas sobre la Versión Final emitida en el mes de enero de 2025, y las cuales se han incorporado en la última Versión Final del Plan y Anexos.

## 2 Tramitación ambiental. Documento de alcance

### 2.1 Entidades consultadas

En relación a lo establecido en la Ley 7/2007, la Evaluación Ambiental Estratégica es el procedimiento administrativo instrumental para la aprobación o de adopción de planes y programas, a través del cual se analizan los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente de los planes y programas, y en el caso de estudio los del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba (PTMACO).

En consecuencia, y con carácter normativo, el fin del presente procedimiento de evaluación ambiental estratégica es la integración ambiental de los planes o programas, como aspecto esencial para prevenir y corregir los posibles efectos negativos<sup>1</sup> que repercutan sobre sistema medioambiental.

El PTMACO, al tratarse de un instrumento de planificación, pretende establecer el marco de futuras autorizaciones de proyectos legalmente sometidos a Evaluación de Impacto Ambiental, por lo que no detalla proyectos específicos ni dispone de un carácter ejecutivo, planteándose a escala estratégica, no a la escala de los proyectos que lo desarrollen posteriormente.

En el mes de enero de 2023, se redactó el Documento Inicial Estratégico (en adelante, DIE) del presente Plan para así iniciar el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica regulado en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre) y en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental.

Así, **el órgano ambiental somete el DIE y el documento Borrador del Plan** (ambos a fecha de enero de 2023) **a consultas a las Administraciones públicas afectadas y al público interesado, con el fin de elaborar el documento de alcance**, de acuerdo al artículo 19.1 de la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental (modificada por la Ley 9/2018, de 5 de diciembre). Complementariamente, la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul habilitó la web para facilitar dicha información y consulta, y el canal de administración electrónica.

Las entidades consultadas, y las que han emitido un informe de respuesta, se resumen en la siguiente tabla.

**Tabla 1: Administraciones públicas y entidades consultadas en la 1ª ronda de Consultas del procedimiento ambiental del PTMACO.**

Entidades consultadas	Responde
<b>Estado</b>	
Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico Secretaría de Estado de Medio Ambiente	

<sup>1</sup> Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental. Artículo 15. Finalidad. Los instrumentos de prevención y control ambiental regulados en el presente Título tienen por

finalidad prevenir o corregir los efectos negativos sobre el medio ambiente de determinadas actuaciones.

Entidades consultadas	Responde
<b>Junta de Andalucía</b>	
Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa Viceconsejería	
Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional Viceconsejería	
Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural Viceconsejería	
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda Viceconsejería	
Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo Viceconsejería	
Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública Viceconsejería	<b>X</b>
Consejería Economía, Hacienda y Fondos Europeos Viceconsejería	<b>X</b>
Consejería de Política Industrial y Energía Viceconsejería	<b>X (2)</b>
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte Viceconsejería	<b>X (3)</b>
Consejería de Salud y Consumo DG de Salud Pública y Ordenación Farmacéutica	<b>X</b>
Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad Viceconsejería	<b>X</b>
Consejería de Universidad, Investigación e Innovación Viceconsejería	<b>X</b>
Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	<b>X</b>
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Dirección General de Política Forestal y Biodiversidad	
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático	<b>X (5)</b>

Entidades consultadas	Responde
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Dirección General de Espacios Naturales Protegidos	<b>X</b>
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Servicio de Información y Análisis Ambiental	<b>X</b>
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Unidad de Igualdad de Género	<b>X</b>
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Delegación Territorial de Córdoba	<b>X<sup>2</sup></b>
<b>Administración local</b>	
Diputación Provincial de Córdoba	
Ayuntamiento de Almodóvar del Río	
Ayuntamiento de Castro del Río	
Ayuntamiento de Córdoba	
Ayuntamiento de Espejo	
Ayuntamiento de El Carpio	
Ayuntamiento de Fernán-Núñez	
Ayuntamiento de Guadalcazar	
Ayuntamiento de La Carlota	
Ayuntamiento de La Guijarrosa	
Ayuntamiento de La Victoria	
Ayuntamiento de Montemayor	
Ayuntamiento de Montoro	
Ayuntamiento de Obejo	
Ayuntamiento de Pedro Abad	
Ayuntamiento de Posadas	<b>X</b>
Ayuntamiento de San Sebastián de los Ballesteros	

<sup>2</sup> Con posterioridad a la fecha límite establecida para la primera ronda de consultas, se ha recibido en el mes de noviembre de 2023, fuera de plazo, un nuevo informe realizado desde la Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de Córdoba.

Entidades consultadas	Responde
Ayuntamiento de Villaharta	
Ayuntamiento de Villafranca de Córdoba	
Ayuntamiento de Villaviciosa de Córdoba	
<b>Otras instituciones y colectivos sociales</b>	
Unión de Consumidores de Andalucía (UCA)	
Consumidores en Acción (FACUA)	
Federación Andaluza de Municipios y Provincias (FAMP)	
CSIC Andalucía	
Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA)	
Asociación de empresas del sector medioambiental de Andalucía (AESMA)	
Comisiones Obreras (CCOO)	X
Unión General de Trabajadores (UGT)	
WWF/Adena	
Ecologistas en Acción	
Greenpeace España	
Grupo SEO	
Cámara de Comercio	
Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores (ASAJA)	
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG)	
Unión de Pequeños Agricultores y Ganaderos (UPA)	
Universidad de Córdoba	
Federación Andaluza de Ciclismo	

Fuente: Documento de Alcance del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.  
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

Finalizado el trámite de consultas, la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul recibe los informes preceptivos y procede a proponer la amplitud, nivel de detalle y el grado de especificación que habrá de presentar el correspondiente Estudio Ambiental Estratégico (EsAE), como parte integrante del PTMACO con los contenidos exigidos por la Ley 7/2007, así

como toda aquella que se considere razonablemente necesaria para asegurar su calidad.

De este modo, y con base en los Informes en 1ª ronda de consultas del PTMACO, se elabora el documento de alcance y se hace llegar al equipo Consultor el día 26 de mayo de 2023.

## 2.2 Principales puntos por considerar del documento de alcance

El documento de alcance del PTMACO emitido en el mes de mayo de 2023, y elaborado por la Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, hace alusión a la importancia de la Evaluación Ambiental Estratégica en contribuir desde la planificación al desarrollo de modelos realistas de sostenibilidad, teniendo en cuenta el cambio climático, y tomando como referencia los principios enmarcados en los acuerdos existentes a nivel internacional, nacional y autonómico.

Por ello, el documento de alcance remarca la necesidad de que el PTM se coherente con:

- El modelo de desarrollo sostenible que plantea la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 (EADS 2030).
- La Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, y el Plan Andaluz de Acción por el Clima 2021-2030.

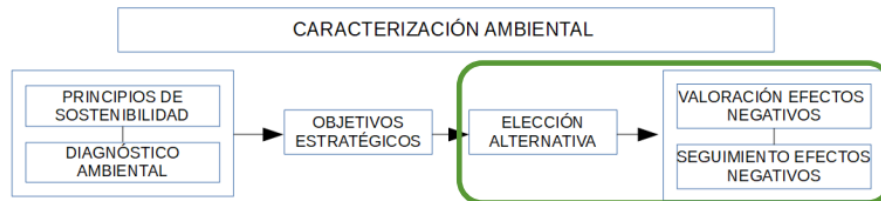
El documento de alcance también recoge el contenido que debe tener el presente Estudio Ambiental Estratégico, tomando en consideración las

respuestas recibidas en la fase de consultas, así como la secuencia metodológica que debe seguirse durante su elaboración:

1. Objetivos y principios de sostenibilidad
2. Caracterización y diagnóstico ambiental
3. Análisis de alternativas
4. Identificación y valoración de los efectos ambientales negativos
5. Seguimiento de los efectos ambientales negativos

Acorde con la finalidad de este procedimiento, el EsAE ha de concentrar su análisis en los aspectos con mayor capacidad preventiva, es decir, la evaluación de alternativas, la valoración de posibles efectos ambientales negativos y el seguimiento de los mismos.

**Figura 1: Metodología para la caracterización ambiental.**



Fuente: Documento de Alcance del PTMACO (2023).

Atendiendo a este esquema, el EsAE deberá contemplar, al menos, los siguientes contenidos:

- Identificar los principios de sostenibilidad y lucha contra el cambio climático aplicables al PTM. Coherencia del PTM con la planificación ambiental existente en el ámbito
- Caracterizar y diagnosticar el ámbito territorial del PTM atendiendo a los factores que establece la ley GICA.

- Proponer y analizar alternativas ambientalmente viables coherentes con los anteriores puntos. Justificar y describir detalladamente las alternativas evaluadas y la finalmente seleccionada.
- Valorar los efectos ambientales negativos generados por las propuestas de la alternativa seleccionada.
- Identificar y describir las medidas previstas para prevenir, reducir y, en último caso, compensar los efectos ambientales negativos.
- Definir un programa de seguimiento ambiental que describa las medidas previstas para el seguimiento y control de los efectos negativos.
- Resumir con carácter no técnico toda la información anterior, con objeto de facilitar la consulta pública.

Por último, el documento de alcance también facilita el acceso a la información ambiental existente y actualizada en la REDIAM. En concreto, el órgano ambiental ha elaborado un documento específico denominado “Informe relativo a la determinación de los condicionantes ambientales al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba”, con información actualizada a fecha de mayo de 2023.

## 2.3 Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información

Tal y como se ha indicado en secciones anteriores, en la fase de consultas a las Administraciones públicas afectadas y a las personas interesadas, el órgano ambiental remitió escritos en relación con la consulta para la evaluación ambiental del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible”.

A continuación, se expone un breve resumen del resultado de las consultas realizadas y cómo estas se han tomado en consideración en la propuesta final del Plan y el Estudio Ambiental Estratégico.

2.3.1. Consultas al Estado

No se han recibido aportaciones por parte del Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico.

2.3.2. Consultas a la Junta de Andalucía

**Tabla 2: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Junta de Andalucía**

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública Viceconsejería	PTMCO_CSMAEA_SIN	Sin observaciones	No se realizan observaciones al documento del Plan
Consejería Economía, Hacienda y Fondos Europeos Secretaría General Técnica	PTMCO_SGT	1. Se propone elaborar una memoria económica-financiera del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible”, considerando el impacto presupuestario que vaya a derivarse de la ejecución de dicho	1. El documento de la Versión Final del Plan incluirá una memoria económica-financiera. Los documentos Borrador y de la Versión Preliminar son reportes preliminares del Plan que se concretarán de forma definitiva en la Versión Final.
		2. [...] Sería conveniente incluir un apartado en el cual se identifiquen los inmuebles afectados por las modificaciones propuestas, con número de referencia catastral y, en su caso, número de inventario	2. Se considera fuera del alcance del Plan.
		3. Con carácter general, se sugiere revisar la redacción de los textos recibidos tomando en consideración los siguientes puntos: 3.1. Evitar el uso de dobles barras o el uso de la arroba para proceder a un uso no sexista del lenguaje. 3.2. Se sugieren revisiones gramaticales. 3.3. Corregir el texto de la página 288. 3.4. Revisiones de citas normativas, referencias a normativa europea, directrices de técnica normativa, siglas, etc.	3.1. Se estima la observación y se ha completado la documentación del Plan, revisando el documento. 3.2. Se estima la observación y se ha completado la documentación del Plan, revisando el documento. 3.3. Se trata de una referencia a un pie de página. Se mantiene. 3.4. Se estima la observación y se ha completado la documentación del Plan, revisando el documento.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
<p>Consejería de Política Industrial y Energía Viceconsejería Secretaría General de Industria y Minas</p>	<p>PTMCO__SGIM</p>	<p>1.Observaciones y Aportaciones al Borrador del PTMACO:</p> <p>1.1. Se propone una disposición diferente de las gráficas de las páginas siguientes del documento porque no alcanzan a verse correctamente. (Pág. 146) Figura 83: Comparación desplazamientos metropolitanos EDM y Big Data. (Pág. 148) Figura 84: Distribución de desplazamientos metropolitanos procedente de la EDM y Figura 85: Distribución de desplazamientos metropolitanos procedente del Big Data.</p> <p>1.2. (Pág. 172 y siguientes) Respecto a los datos relativos al consumo energético mostrados en el apartado 7.9.2.1, y de cara a su actualización, indicar que se encuentran disponibles en la página web de la Agencia Andaluza de la Energía los datos actualizados a 2021, tanto en la publicación “Datos Energéticos de Andalucía 2021”, como en la herramienta Info -ENERGIA .</p> <p>1.3. (Pág. 283 y siguientes) Apartado 12.4 Coherencia del Plan con instrumentos de planificación estratégica [incluir] la Estrategia Energética de Andalucía 2030 (EEA 2030) , junto a los documentos estratégicos PAAC y EADS que aparece en el apartado 12.4.</p> <p>1.4. Por último, se podría señalar de manera genérica que en el borrador de PTMACO se echan de menos propuestas de soluciones vinculadas indirectamente con movilidad y el transporte y que consideren, no tanto actuaciones activas dirigidas a favorecer la movilidad sostenible, como a reducir la necesidad del desplazamiento en sí.</p>	<p>1.1. La disposición de las gráficas se considera apropiada.</p> <p>1.2. Se considera apropiado incluir en la sección 7.9.2.1 datos relativos al año 2019, puesto que es el año base del estudio. No obstante, se tendrá en cuenta la referencia citada.</p> <p>1.3. Se ha considerado.</p> <p>1.4. Estas actuaciones que se mencionan en el comentario se incluyen dentro de las medidas de concienciación y sensibilización ciudadana.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		<p>2. Observaciones al DIE del PTMACO</p> <p>2.1. (Pág. 35 y siguientes) Incluir en el apartado 3.6 la coherencia con la EEA2030, junto a los documentos PAAC y EADS.</p> <p>2.2. Respecto a los datos relativos al consumo energético mostrados en el apartado 5.6.2.1, (pág. 93 y siguientes), y de cara a su actualización, indicar que se encuentran disponibles en la página web de la Agencia Andaluza de la Energía los datos actualizados a 2021, tanto en la publicación “Datos Energéticos de Andalucía 2021”, como en la herramienta Info -ENERGIA.</p> <p>2.3. (Pág 113.) El elemento afectado “Consumo energético de la Tabla 34: Indicadores de impacto preliminares, tiene a uno de sus indicadores, el Consumo energético derivado del transporte metropolitano del Área de Córdoba referido en las unidades KWh/año. Esta expresión del consumo energético sería más propia de sistemas eléctricos. Dado que el consumo energético final en el transporte es mayoritariamente térmico (combustibles fósiles) se propone usar la expresión de la unidad del indicador en toneladas equivalentes de petróleo /año (tep/año).</p> <p>2.4. (págs. 115 y 118) Actualizar la referencia hecha a las Estrategia Energética de Andalucía al documento actual en vigor.</p>	<p>2.1. Se ha considerado.</p> <p>2.2. Se considera apropiado incluir en la sección 7.9.2.1 datos relativos al año 2019, puesto que es el año base del estudio. No obstante, se tendrá en cuenta la referencia citada.</p> <p>2.3. Se ha considerado.</p> <p>2.4. Se ha considerado.</p>
<p>Consejería de Política Industrial y Energía Secretaría General de Energía</p>	<p>PTMACO_SGE</p>	<p>1. Sería conveniente en la tramitación del Plan, si lo estiman conveniente, considerar los siguientes aspectos:</p> <p>1.1. Cuantificación de las materias primas minerales necesarias para llevar a cabo el plan (construcción de infraestructuras, edificaciones, polígonos, etc)</p> <p>1.2. Previsión del origen para el suministro de las citadas materias primas y evaluación del impacto de este suministro (explotación, transporte, etc)</p> <p>1.3. Derechos mineros ubicados en el ámbito del plan y cómo pueden verse afectados por las acciones, actuaciones y determinaciones del mismo.</p> <p>1.4. Áreas de alta potencialidad minera en el ámbito del plan que pudieran verse afectadas por el mismo.</p>	<p>1.1. Se considera que dicho análisis excede el alcance del Plan.</p> <p>1.2. Se considera que dicho análisis excede el alcance del Plan.</p> <p>1.3. Se ha incluido una breve descripción en el EAE.</p> <p>1.4. Se ha incluido una breve descripción en el EAE.</p>
<p>Consejería de Turismo, Cultura y Deporte Secretaría General para el Turismo</p>	<p>PTMACO_SV Planif. Turismo</p>	<p>En el apartado 7.3.6 Turismo, del Borrador del Plan, respecto a los datos que se recogen en la figura 34 y las tablas 15 y 16, en las páginas 74, 75 y 76, se realizan las aportaciones que se exponen a continuación:</p> <p>1. Lo que aparece en la tabla 15 y figura 34 como establecimientos turísticos rurales no se recoge como tal figura en la normativa correspondiente, por lo que se propone sustituir el término utilizado por el de “casas rurales” y/o “viviendas turísticas en el ámbito rural”.</p>	<p>1. Se ha considerado.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		2. Se cotejan las cifras recabadas en 2019 y que se plasman en estas tablas y figuras, con los datos actuales en el Registro de Turismo de Andalucía (RTA), detectándose diferencias sustanciales. En el caso que el centro directivo que promueve el plan considere conveniente llevar a cabo una actualización de los datos, se propone tener en cuenta los que se proporcionan a continuación:	2. Considerando que el año base del estudio es el 2019, se considera oportuno que las cifras incluidas en el diagnóstico sean en dicho horizonte temporal.
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte Dirección General de Eventos e Instalaciones Deportivas	PTMCO_Informe DGEID_SIN	1. Desde este Servicio de Instalaciones Deportivas, Proyectos y Obras no hay nada que objetar a la EAE del Plan Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Accesible, aunque se debería tener en cuenta todos aquellos aspectos en lo que se pueda ver afectado por el Plan Director de Instalaciones Deportivas y Equipamientos Deportivos de Andalucía (PDIEDA).	1. No se realizan observaciones al documento del Plan.
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte Dirección Territorial de Córdoba	PTMCO_DT Córdoba	Hacemos una valoración positiva sobre el Estudio Ambiental Estratégico y su necesidad de contemplar la incidencia que los proyectos planteados tienen sobre los elementos que componen el Patrimonio Cultural, debiendo analizar según la memoria y planimetría aportada, las actuaciones comunes y específicas planteadas. Por lo que se deben realizar las siguientes apreciaciones:	1. Se ha analizado en el EsAE.
		1. La mayoría de las actuaciones contempladas en el Plan se realizan sobre viario existente. Para aquellas nuevas vías y aparcamientos propuestos se debe estudiar la incidencia de la obra civil en el patrimonio arquitectónico y arqueológico.	
		2. Debe preverse la necesidad de estudios previos en relación al patrimonio arqueológico que pudiera verse afectado por nuevas infraestructuras viarias, y si se produjese el hallazgo casual de objetos y restos materiales que posean los valores propios del Patrimonio Histórico Andaluz, debe actuarse conforme a lo previsto en el art. 50.1 de la Ley 14/2007, paralizando las obras y comunicando a esta Administración dicho hallazgo de manera inmediata.	2. Se ha hecho mención en la Versión Final y en el EsAE, tanto en el apartado de actuaciones recogidas en el Escenario Tendencial (independientes del Plan), como en las actuaciones propias que se proponen en el PTMACO.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		<p>3. Dado que se contemplan dos actuaciones en el ámbito BIC de la Zona Arqueológica de Madinat alZahra (i) Trazado planteado de nueva red ciclista CO-O2: Córdoba-Villarrubia por la A-431, incluye el acceso a Medina Azahara (museo y yacimiento) ii) Nuevo trazado para el acceso a Medina Azahara (2,7 km.) en el municipio de Córdoba), Se indica que cualquier actuación en dicho ámbito requiere de la autorización de esta Consejería de Turismo, Cultura y Deporte conforme a lo dispuesto en el artículo 33.3 de la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía: “será necesario obtener autorización de la Consejería competente en materia de patrimonio histórico, con carácter previo a las restantes licencias o autorizaciones que fueran pertinentes, para realizar cualquier cambio o modificación que los particulares u otras Administraciones Públicas deseen llevar a cabo en inmuebles objeto de inscripción como Bien de Interés Cultural o su entorno, tanto se trate de obras de todo tipo, incluyendo remociones de terreno, como cambios de uso [...]”</p> <p>4. Igualmente se recomienda que en la previsión de reordenación de las líneas de transporte urbano metropolitano en el ámbito occidental de la ciudad, se incluya una parada en el Museo de Madinat al-Zahra, con el objeto de posibilitar el acceso mediante transporte público a esta infraestructura cultural, en la actualidad la parada para acceder a Madinat al-Zahra se ubica a 500 metros de distancia del Museo, en la carretera A-431, obligando a los posibles visitantes a recorrer dicha distancia a pie por una carretera sin arcén (CO-3314).</p>	<p>3. Respecto a las dos actuaciones que se mencionan en el entorno del BIC de la Zona Arqueológica de Medinat alZahra, debe remarcarse que el “<i>Nuevo trazado para el Acceso a Mediana Azahara (2,7 km), en el municipio de Córdoba</i>”, es una actuación del Escenario Tendencial y no del Plan, puesto que estaba recogida en el PISTA 2020 y el Plan MÁS CERCA. Por ello, el PTMACO solamente la menciona como actuación prevista a futuro, pero no es una propuesta del propio Plan, sino de otros instrumentos de planificación.</p> <p>Por otra parte, y respecto a la actuación de “<i>Trazado planteado de nueva red ciclista CO-O2: Córdoba-Villarrubia por la A-431, incluye el acceso a Medina Azahara (museo y yacimiento)</i>”, esta sí es una propuesta propia del PTMACO, y en la valoración ambiental del EsAE se recogerá la posible afección del Plan a dicha zona arqueológica.</p> <p>En cualquier caso, en la EsAE se hace referencia lo indicado en las observaciones, en materia de “<i>que cualquier actuación en dicho ámbito requiere de la autorización de esta Consejería [...]</i>”.</p> <p>4. Se considera que este tipo de actuación tiene un carácter de ordenación urbano y no metropolitano (competencia local/ municipal), puesto que es la línea O2 de autobús urbano de Córdoba (gestionadas por AUCORSA) la que presta este servicio de proximidad al acceso al Museo de la Zona Arqueológica en cuestión. Por este motivo, el PTMACO no propone que los servicios regulares de autobús metropolitano (intermunicipal) paren en el Museo, aunque recomienda al ayuntamiento en cuestión que gestione la implementación de dicha parada, o bien que habilite una zona transitible a pie para los visitantes.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
Consejería de Salud y Consumo Delegación Territorial en Córdoba	PTMCO_CSsalud	<p>1. Respecto al DIE:</p> <p>1.1. Se considera que la identificación de zonas desfavorecidas se debe incluir en el Documento Inicial Estratégico.</p> <p>1.2. La identificación de los determinantes del DIE es correcta.</p> <p>1.3. Respecto a la valoración de los impactos (efectos en salud humana y poblaciones), se considera que deben añadirse también las siguientes variables: olores, contaminación lumínica, emisiones electromagnéticas, bienes y servicios (accesibilidad a centros sanitarios, centros educativos, etc.), y renta y empleo.</p> <p>1.4. Se recomienda incluir en el EsAE: el impacto global y particular a nivel económico-social, con especial atención a las posibles inequidades.</p> <p>1.5. Se recomienda incluir en el EsAE: Los impactos ambientales (directos e indirectos, acumulativos y sinérgicos, positivos optimizados si/no, negativos admisibles si/no).</p> <p>1.6. Se recomienda incluir en el EsAE: Las medidas preventivas, correctoras o compensatorias. Plan de vigilancia y seguimiento ambiental.</p> <p>1.7. Se recomienda priorizar las actuaciones según los criterios expuestos en los comentarios, por orden de interés.</p> <p>1.8. Para comprobar el cumplimiento de las previsiones y objetivos en salud así como valorar las desviaciones que se produzcan, se indican una serie de indicadores a considerar.</p>	<p>1.1. Atendiendo a los comentarios, y considerando que el EsAE es el documento posterior al DIE, se incluirá en el EsAE la descripción de zonas desfavorecidas, tal y como se recoge inicialmente en el documento de VIS.</p> <p>1.2. No se realizan observaciones al documento del Plan.</p> <p>1.3. Se han considerado en la valoración ambiental del EsAE.</p> <p>1.4. Se ha incluido en el EsAE.</p> <p>1.5. Se ha incluido en el EsAE.</p> <p>1.6. Se ha incluido en el EsAE.</p> <p>1.7. Se ha incluido en el EsAE y en el documento de VIS.</p> <p>1.8. Se ha incluido en el EsAE y en el documento de VIS.</p>
		<p>2. Respecto al informe de VIS:</p> <p>2.1. Además de la propuesta que se hace en la VIS, de impactos sobre el medio y la salud, en la fase de ejecución/obra deberá incluirse la contaminación acústica.</p> <p>2.2. Deberá incluirse un documento de síntesis, sin argot técnico, fácilmente comprensible.</p> <p>2.3. También deberá formar parte del documento VIS, los anexos en los que se recoja la documentación que ha servido de apoyo al proceso de valoración de los impactos.</p>	<p>2.1. Se ha incluido.</p> <p>2.2. Se ha incluido.</p> <p>2.3. Se ha incluido a lo largo del texto.</p>
Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad Viceconsejería	PTMCO_CISJFI_SIN	Sin observaciones	No se realizan observaciones al documento del Plan.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
Consejería de Universidad, Investigación e Innovación Viceconsejería	PTMCO_CUII_SIN	Sin observaciones	No se realizan observaciones al documento del Plan.
Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	PTMCO_CAGL	Sin observaciones	No se realizan observaciones al documento del Plan.
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Espacios Naturales Protegidos	Informe del Servicio de Espacios Naturales Protegidos de la Dirección General de Espacios Naturales Protegidos en contestación a la consulta sobre el "Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible". (Sv EENNPP_DGEENNPP_PTMCo.SI)	1. El documento inicial estratégico analiza los potenciales impactos ambientales del PTMACO sobre factores como el aire, la biodiversidad, flora y fauna, población, agua, el paisaje o la salud humana, entre otros.	1. No se realizan observaciones al documento del Plan.
		2. Se informa al promotor que los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN), los Planes Rectores de Uso y Gestión (PRUG) y los Planes de Gestión, regulados por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, son los instrumentos básicos para la planificación de los recursos naturales y marcan las directrices básicas del manejo de los espacios naturales. el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) deberá incluir una valoración de cómo podría influir este Plan sobre las prioridades de conservación de los espacios naturales de la Red Natura 2000.	2. El documento de Evaluación Ambiental Estratégica analiza las interacciones estratégicas del PTMACO con los PORN, PRUG y Planes de Gestión del ámbito.
		3. La EAE debe analizar y valorar el posible impacto del PTMACO sobre la coherencia ecológica y la conectividad de los espacios Natura 2000.	3. Se ha considerado en el EAE.
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático	PTMCO_Sv Calidad Aire	1. Debería profundizarse en el análisis del impacto del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba sobre la calidad del aire y tener en cuenta asimismo que no toda la movilidad motorizada tiene el mismo impacto y que las actuaciones dirigidas a reducir el número de vehículos circulantes tengan como objetivo prioritario a los vehículos diésel que no incorporen AddBlue, y fundamentalmente a los Euro 4 y Euro 5.	1. Se ha incorporado en el diagnóstico.
		2. Se considera necesario tener en consideración la Estrategia Andaluza de Calidad del Aire, en la interacción con otros planes (Marco Estratégico).	2. Se ha actualizado el marco estratégico del Plan en la Versión Final, y se ha analizado la interacción de objetivos en el EsAE.
		3. Se podría incluir una oportunidad ligada a la reducción de los principales contaminantes y el ruido asociados al tráfico, a semejanza de lo incluido en referencia a los Gases de Efecto Invernadero. La misma sugerencia se realiza sobre el apartado 10.3 Retos.	3. Se ha considerado en el documento de la memoria del Plan y en el EsAE.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		4. Parece apropiado incluir dentro del apartado 12.2 Objetivos, un objetivo específico cuantificable referido a la reducción de los principales contaminantes atmosféricos ligados al tráfico (material particulado y óxidos de nitrógeno), en consonancia con los objetivos estratégicos (OE3) y los indicadores ambientales, señalados en otros apartados.	4. Se ha considerado un objetivo específico relacionado con las emisiones de partículas (contaminación atmosférica).
		5. Adicionalmente parece necesario incluir dentro de las líneas estratégicas, en todo lo referido a la concienciación e información, aspectos relacionados con la importancia de la reducción de los contaminantes atmosféricos y el ruido.	5. Se ha considerado.
		6. En relación al DIE, mismas observaciones realizadas para el documento Borrador en materia de objetivos específicos y las líneas de actuación.	6. Se ha considerado y se ha incluido en el EsAE.
		7. Se propone acometer la evaluación con mayor grado de detalle, sobre todo en lo relativo a las emisiones de NOx y material particulado, que son los contaminantes que presentan un mayor potencial sobre la salud.	7. Se ha ampliado la caracterización del recurso aire, en materia de calidad del aire.
		8. En relación con las medidas, un importante número de las medidas propuestas en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba tienen impactos positivos sobre la calidad del aire al contribuir a reducir las emisiones de NOx y material particulado. Este impacto positivo podría optimizarse si algunas medidas discriminasen en función del potencial emisor de los vehículos, bien incorporando mayores restricciones a los vehículos más contaminantes o imponiendo menores restricciones a los vehículos más limpios.	8. Se ha considerado a modo de recomendación puesto que la imposición de restricciones a los vehículos privados en ámbitos urbanos (de mayor concentración de tráfico) corresponde a las administraciones locales.
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y	PTMCO_Sv Prevención	1. A nivel ambiental, visto el Plan y el Documento inicial estratégico, se comunica por parte de este Servicio, que cuando se concreten las acciones a través de la elaboración de los proyectos que lo desarrollen, se valorarán y cuantificarán a través de sus correspondientes instrumentos de prevención y control ambiental, que tienen por finalidad prevenir y corregir los efectos negativos sobre el medio ambiente de determinadas actuaciones, tal y como establece la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (GICA) y su normativa de desarrollo. Estos instrumentos contendrán la evaluación de impacto ambiental de la actuación en cuestión.	1. El EsAE considera que en los proyectos derivados del Plan se deben valorar y cuantificar en detalle los potenciales impactos ambientales, positivos y negativos, con la finalidad de prevenir y corregir los negativos. Considerando la escala estratégica del presente PTMACO, esto no es objeto de incluir en el Estudio Ambiental Estratégico, sino en los proyectos específicos.
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul	PTMCO_Gabinete Planificación Calidad Ambiental	1. Hacer mención al “PLAN INTEGRAL DE RESIDUOS DE ANDALUCÍA. HACIA UNA ECONOMÍA CIRCULAR EN EL HORIZONTE 2030”	1. Se ha considerado en el EsAE.
		2. Comentarios sobre los principales efectos (+/-) del plan sobre el medio ambiente a escala estratégica, no a escala de proyectos.	2. Se ha considerado en el EsAE.
		3. Interrelación de esta aplicación y otras planificaciones sectoriales.	3. Se ha considerado en el EsAE.

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y		4. Menciones al concepto de Economía Circular y a la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados por una Economía Circular.	4. Se ha considerado en el EsAE.
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul Oficina Andaluza de Cambio Climático	Informe de cumplimiento del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba con los requisitos del artículo 19 de la Ley 8/2018. (PTMCO_OACC_)	1. Análisis de vulnerabilidad al cambio climático: 1.1. Se considera que este análisis se ha enfocado de manera apropiada y sus resultados deben servir de base para la decisión de cuantas medidas de adaptación se consideren necesarias en el marco del conjunto de actuaciones planificadas.	1.1. No se realizan observaciones al documento del Plan.
		2. Emisiones de gases de efecto invernadero y consumo energético: 2.1. En el caso de las emisiones de GEI, el enfoque que se adopta en el Plan es un poco confuso, ya que el planteamiento contiene un error, dado que los potenciales de calentamiento global considerados en el Inventario de Emisiones a la Atmósfera son los del cuarto informe del IPCC, y no los del quinto. Se propone a título informativo, la posibilidad de simplificar el análisis realizado obteniendo directamente las emisiones del sector transporte por municipio de la aplicación HCM, ya que ésta incorpora las emisiones de metano y óxido nitroso con los potenciales de calentamiento global correctos. 2.2. Se valora positivamente la inclusión de un apartado en el que se detallan los principales problemas en materia de mitigación de emisiones y transición energética que se derivan del diagnóstico realizado.	2. 1. Se ha considerado. 2.2. No se realizan observaciones al documento del Plan.

	<p>3. Coherencia con el Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC)</p> <p>3.1. Se valora positivamente la consideración del cambio climático tanto en la Misión, Visión y Valores del Plan como en el Marco jurídico y estratégico de referencia. No obstante, se considera procedente incluir una mención a la mitigación y adaptación al cambio climático en las orientaciones estratégicas para el año horizonte.</p> <p>3.2. Para el objetivo OESP1 del Plan estaría alineado con el objetivo de reducción de emisiones del PAAC para el área estratégica de Transporte y movilidad (OM1.F). Si bien, hay que destacar que el año de referencia con respecto al que se calculan las reducciones de emisiones considerado en ambas planificaciones difiere ligeramente, siendo 2020 el del PTMACO y 2018 el del PAAC.</p> <p>3.3. En el caso del OESP2, la definición del objetivo no se realiza en los mismos términos en los que se hace la del OTE1 del PAAC, a pesar de que se cita al propio PAAC como fuente para el establecimiento del mismo. El objetivo OTE1 del PAAC, análogamente a como ocurre en el PNIEC, se define como: “Reducir el consumo tendencial de energía primaria en el año 2030, como mínimo el 39,5%, excluyendo los usos no energéticos.” Mientras que en el PAAC se habla de una reducción del consumo con respecto a un escenario tendencial, el PTMACO recoge una reducción del consumo energético en términos absolutos. Por ello, se propone modificar la redacción del OESP2 para hacerla coherente con el PAAC y el PNIEC.</p> <p>3.4. Se considera que sería procedente evaluar la necesidad de establecer dos objetivos de reducción de emisiones de GEI y la complementariedad existente entre ellos. (OESP1 y OESP7)</p> <p>3.5. Se considera que sería procedente evaluar la necesidad de establecer dos objetivos de reducción de consumo energético y la complementariedad existente entre ellos. (OESP2 y OESP8).</p> <p>3.6. Se propone incluir de forma explícita una mención a la promoción del uso de las energías renovables en alguno de los objetivos estratégicos, en línea con el OTE2 del PAAC.</p> <p>3.7. Se concluye que tanto las líneas estratégicas como los escenarios del PTMACO se encuentran alineados con el PAAC en materia de mitigación al cambio climático.</p> <p>3.8. Se propone completar el análisis de coherencia con la inclusión de las líneas estratégicas del PAAC para el área de Transporte y movilidad en materia de incremento de la participación de las energías renovables y de ahorro y eficiencia energética.</p>	<p>3.1. En la sección de orientaciones estratégicas a largo plazo de la memoria, se ha incorporado el aspecto de lucha del Plan contra el cambio climático (mitigación y adaptación), incluyendo dos indicadores de adaptación al cambio climático.</p> <p>3.2. Se ha matizado que el objetivo OESP1 hace referencia a los horizontes 2019 y 2030, similares a los del PAAC, pero que particularizas para el año base del PTMACO (2019) y el año horizonte (2030).</p> <p>3.3. Se ha considerado.</p> <p>3.4. Se ha considerado.</p> <p>3.5. Se ha considerado.</p> <p>3.6. Se incorporado un nuevo objetivo específico relacionado con la penetración de energías renovables.</p> <p>3.7. No se realizan observaciones al documento del Plan.</p> <p>3.8. Se ha ampliado el análisis de coherencia entre el PAAC y el PTMACO.</p> <p>3.9. Se ha reconsiderado la correlación entre objetivos estratégicos y específicos del Plan, considerando que, en el marco del OE2 de adaptación al cambio climático, la reconversión de la flota a vehículos limpios, al aumento de cuota del TP, o la participación de la electricidad en el consumo de energía de transporte (entre otros), se alinean con el OE2.</p> <p>3.10. En la sección correspondiente a las Líneas Estratégicas del documento de la Memoria, se ha introducido una caracterización general de las mismas, con referencias a la lucha contra el cambio climático.</p> <p>3.11. Se ha ampliado el análisis de coherencia entre el PAAC y el PTMACO.</p> <p>3.12. Se ha incorporado dicha modificación.</p>
--	---	---

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		<p>3.9. En materia de adaptación, se concluye que, a nivel de objetivos estratégicos, el PTMACO está correctamente alineado con el objetivo del PAAC en materia de adaptación, si bien se señala la conveniencia de que aparezca algún objetivo específico que concrete el alcance del OE2. Es decir, a nivel de objetivos específicos no aparece ninguno que concrete el grado de reducción del riesgo que persiga el Plan, puesto que el simple hecho de aumentar el uso de la bicicleta (OESP4) no deriva en sí mismo en la reducción del nivel de riesgo de la movilidad alternativa.</p> <p>3.10. [...] ni en el título de sus líneas estratégicas ni en la redacción de las actuaciones preliminares asociadas a ellas se recoge ninguna referencia clara a la lucha contra el cambio climático y en especial a la necesidad de la adaptación del sistema de transporte o de la movilidad a sus efectos. A modo de sugerencia, se considera que estas podrían encajarse en las líneas estratégicas II y III.</p> <p>3.11. En el análisis de coherencia entre el PAAC y el PTAMCO, incluir las líneas estratégicas del PAAC en materia de adaptación.</p> <p>3.12. Por otro lado, en la tabla de coherencia a nivel de objetivos, el objetivo PAAC-4 debe estar relacionado únicamente con el OE2 y este a su vez también únicamente con el PAAC-4.</p>	
		<p>4. Impacto sobre las emisiones de GEI y el consumo energético:</p> <p>4.1. En el apartado 9.3 Prognosis de las variables sujetas al cambio climático se realiza una proyección de las emisiones de GEI y del consumo energético en el escenario tendencial a 2030. Dicho escenario se ha definido a partir de la evolución prevista de los valores medios de consumo y emisiones por tipo de vehículos procedentes de fuentes oficiales, no teniendo en cuenta las actuaciones contempladas en el Plan.</p> <p>4.2. Se considera procedente una descripción de la metodología a emplear para la determinación de dichas emisiones y consumos energéticos, con objeto de evaluar la coherencia entre los distintos planes metropolitanos y de éstos con el Inventario Andaluz de Emisiones de GEI.</p>	<p>4.1. Este análisis se incorpora en la Versión Preliminar y Versión Final del Plan, ya que los comentarios se han realizado sobre el contenido del documento Borrador, el cual es preliminar.</p> <p>4.2. Se ha incorporado en la Versión Preliminar y Versión Final del Plan.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
<p>Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático. Servicio de residuos y calidad del suelo</p>	<p>PTMCO_Sv Residuos y Calidad Suelos</p>	<p>1. Respecto la calidad del suelo:</p> <p>1.1. El Plan cita nuevas infraestructuras y equipamientos que constituyen actividades potencialmente contaminantes del suelo, con arreglo al anexo I del Real Decreto 9/2005, de 14 de enero.</p> <p>1.2. Dichas actividades potencialmente contaminantes del suelo previstas, al igual que las ya existentes y que forman parte de las infraestructuras de Plan, tienen impacto sobre el suelo sobre el que se ubican, y por tanto sobre el medio ambiente que sufrirá posibles efectos adversos por sustancias contaminantes de origen antrópico, así como la salud de las personas, debiendo ser objeto tanto del estudio de su impacto ambiental como de la valoración de los riesgos de la salud.</p> <p>1.3. Se han trazado posibles impactos positivos y negativos de los objetivos estratégicos y específicos sobre la calidad ambiental del suelo, si bien sin haberse establecido ningún objetivo o línea de actuación que repercuta de forma directa en la posible mitigación de los impactos sobre el suelo ni la resiliencia de este medio.</p> <p>1.4. Tampoco se ha valorado la posible transferencia de contaminantes atmosféricos al suelo, siendo que un incremento de contaminación repercute de forma negativa sobre el suelo.</p> <p>1.5. Citar, en relación con la calidad del suelo, el Programa Andaluz de Suelos Contaminados 2018-2023, aprobado por Orden de 27 de abril de 2018, relacionado con este Plan en el sentido que incluye infraestructuras públicas potencialmente contaminantes del suelo.</p>	<p>1.1. Ciertas de las actuaciones que se mencionan efectivamente se incluyen en el documento de la memoria, pero como parte del escenario tendencial, no del Plan, y por ello no son objeto de valoración ambiental en el PTMACO, ya que son ajenas al mismo, por estar aprobadas por otros instrumentos de planificación. No obstante, en la Versión Final y el EsAE del Plan sí que se hará mención a la potencial contaminación del suelo por las actuaciones que deriven del presente PTM, en la escala estratégica de planificación que lo define.</p> <p>1.2. Se incluirá una valoración en el Estudio Ambiental Estratégico y la Valoración de Impacto en la Salud.</p> <p>1.3. Por ser un Plan de Transporte Metropolitano, los objetivos y líneas estratégicas se han orientado sobre la mejora de la movilidad y el transporte sostenible, con indicadores fundamente orientados a la problemática ambiental de mayor importancia para el ámbito de estudio, tal y como se establece en el marco estratégico del Plan, es decir, sobre el cambio climático. En este sentido, se remarca que las medidas propuestas por el presente Plan se centran en optimizar fundamentalmente el sistema de transporte existente, sin incidir significativamente sobre la ocupación del suelo. Por ello, y tal y como se incluye en la matriz de valoración ambiental, no se prevén impactos severos ni críticos sobre el suelo, en materia de contaminación, y por ello este aspecto ambiental no se ha considerado a priori en la definición de objetivos y líneas estratégicas. No obstante, se destaca que la evaluación y cuantificación de detalle del impacto negativo sobre el suelo se debe desarrollar en los proyectos específicos que deriven del Plan, no en el propio Plan de Transporte Metropolitano, que es un instrumento de planificación estratégica.</p> <p>1.4. Se ha considerado en el EsAE.</p> <p>1.5. Se ha considerado en el EsAE.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		<p>2. Respecto los residuos:</p> <p>2.1. No se indica previsión de impactos en relación con la generación de residuos, siendo un aspecto a subsanar ya que es necesaria la evaluación de los impactos relacionados con la generación y gestión de los residuos tanto en el plano ambiental como en la valoración de los impactos en la salud.</p> <p>2.2. Los planes citados en el DIE ya están finalizados, y han sido sustituidos por el Plan Integral de Residuos de Andalucía. Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030.</p> <p>2.3. Se realiza somera mención a un objetivo básico del Plan de Ordenación del Territorio de la Sierra Sur de Córdoba cuya finalidad es “Atender y ordenar las nuevas necesidades de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, saneamiento y tratamiento de residuos, y establecer los criterios para su dotación en los nuevos desarrollos urbanos”, que está únicamente relacionado de forma muy tangencial con el Plan que nos ocupa.</p>	<p>2.1. Se ha considerado tanto en el EsAE como en el documento de VIS.</p> <p>2.2. En el EsAE, los planes citados en materia de residuos en el DIE han sido sustituidos por el Plan Integral de Residuos de Andalucía. Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030. Así mismo, en el EsAE también se ha actualizado el marco normativo, incorporando alusiones a la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una Economía Circular.</p> <p>2.3. Dado que el PTMACO prioriza el desarrollo de medidas orientadas a las necesidades en materia de infraestructuras energéticas e hidráulicas para el abastecimiento, no se considera que los objetivos del PTMACO y el del POT del Sur de Córdoba tengan una relación directa. No obstante, sí que se podrían identificar relaciones indirectas, por ser ambos planes que implican la ordenación de infraestructuras.</p>
		<p>3. Respecto los objetivos estratégicos y líneas de actuación:</p> <p>3.1. Ninguno de los objetivos repercute de forma directa en la reducción en la generación de residuos o en la jerarquía de residuos, siendo principio ordenador de cualquier política llevada a cabo por los poderes públicos en España por exigencia del artículo 8 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.</p> <p>3.2. No se ha previsto ningún objetivo específico relacionado con la prevención y mejora tanto en la generación, recogida y gestión de residuos como en la prevención de impactos sobre el suelo.</p> <p>3.3. No se han considerado afectaciones en relación con los residuos, sí se ha valorado un impacto positivo en la calidad del suelo del OE1, así como un fuerte impacto negativo sobre este medio del OE7 y del OE9, si bien ninguno de estos objetivos se refiere a las nuevas infraestructuras potencialmente contaminantes del suelo que se incluyen en el ámbito del Plan y que asimismo tendría un potencial impacto fuertemente negativo en relación con la calidad ambiental del suelo.</p>	<p>3.1. El PTMACO, por ser un Plan de Transporte de Movilidad Sostenible, propone objetivos en dicha materia, en función de la problemática y las necesidades identificadas para la movilidad del Área de Córdoba. Por este motivo no se formulan objetivos relacionados con la generación y/o jerarquía de los residuos. Deberán ser los proyectos constructivos derivados del Plan los que incorporen objetivos y medidas relacionadas con la gestión de residuos, y no el Plan, por la escala estratégica en la que se enmarca.</p> <p>3.2. Mismo comentario al anterior, se trata de un plan de transporte metropolitano que se fundamenta en optimizar la infraestructura de transporte existente, minimizando la nueva construcción.</p> <p>3.3. El objetivo OE7 engloba el desarrollo de nuevas infraestructuras, y sobre éste se ha analizado la relación con la generación de residuos del sistema del transporte, que es el que aplica al presente Plan de Transporte Metropolitano.</p> <p>Además, también se ha considerado este aspecto en la Valoración de Impacto Ambiental, en el EsAE.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
<p>Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Viceconsejería Unidad de Género</p>	<p>PTMCo UIG</p>	<p>1. Acertadamente, el PTMACO establece que la igualdad y la justicia social están en la base del desarrollo sostenible. También contempla el impulso de la igualdad de género como uno de los valores del mismo y la situación de partida ha sido analizada considerando la realidad en su diversidad social, económica, medioambiental y de planificación y en sus diferencias por razones de género. Por todo ello, el PTMACO recoge como principios rectores en lo relativo a la participación ciudadana, la perspectiva de género, la gobernanza y la transparencia.</p>	<p>1. No se realizan observaciones al documento del Plan.</p>
		<p>2. En el apartado 4 sobre Marco jurídico, debería incluirse la Ley 12/2007, de 26 de noviembre, para la promoción de la igualdad de género en Andalucía, recogiendo las obligaciones que se derivan del artículo 50 de la misma, relativo a planeamiento urbanístico, vivienda y transporte.</p>	<p>2. De acuerdo, se ha considerado.</p>
		<p>3. Para poder aplicar el principio de transversalidad de género y eliminar las desigualdades entre mujeres y hombres es imprescindible partir de un requisito previo, la obtención de estadísticas, estudios y datos desagregados por sexo, que han de hacerse eco de la situación de la mujer y del hombre en todos los aspectos de su vida. En este sentido, se hacen las observaciones siguientes:</p> <p>3.1. En el Análisis de la situación actual apenas se recogen datos desagregados por sexo, solo los relativos a algunos apartados de la caracterización socioeconómica.</p> <p>3.2. El análisis de la movilidad apenas aporta datos desagregados por sexo, aunque, es muy positivo que contemple un apartado a Movilidad y género, que aporta una información relevante y de interés.</p> <p>3.3. El Diagnóstico no contiene conclusiones que sirvan para la parte programática del Plan.</p> <p>Tampoco el análisis DAFO recoge conclusiones elaboradas desde la perspectiva de género, como ocurre en las proyecciones a futuro.</p> <p>3.4. No se incluye las problemáticas diferenciadas por sexo, que existen dados los patrones de movilidad diferentes entre mujeres y hombres.</p> <p>3.5. Lo mismo puede apuntarse respecto al apartado de Problemas, necesidades y retos.</p> <p>En definitiva, se requiere un mayor desglose por sexo de la información y el análisis de la misma.</p>	<p>3. 1. Se ha incluido la información desagregada por sexo según la disponibilidad de la misma. Se considera que el diagnóstico es amplio y recoge de forma significativa dicha cuestión.</p> <p>3.2. Se ha ampliado el diagnóstico de la movilidad desde una perspectiva de género, según la disponibilidad de información.</p> <p>3.3. Se ha hecho mención a dicha cuestión en la Oportunidad O4 del Plan (DAFO).</p> <p>3.4. Se ha considerado</p> <p>3.5. Se ha considerado en el listado de necesidades.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
		<p>4. Hay un factor que incide de forma importante en la movilidad de las mujeres y que no se aborda en el PTMAGR: la seguridad, que está relacionada con los espacios públicos, que muchas veces no se diseñan pensando en la seguridad de las mujeres. Por ello, la falta de seguridad limita los desplazamientos de las mujeres y su derecho inalienable a disfrutar del espacio público.  <a href="https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2020/10OCTUBRE/1016-Movilidad-Genero.shtml">https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2020/10OCTUBRE/1016-Movilidad-Genero.shtml</a></p>	<p>4. Se ha considerado en la caracterización de la movilidad desde una perspectiva de género, tanto en la Memoria, como en el EsAE y la VIS del Plan.</p>
		<p>5. El apartado Plan de Acción si contempla un objetivo estratégico 4 denominado “Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad”. Sin embargo, el Plan no recoge ninguna línea estratégica con enfoque de género que dé respuesta a las problemáticas diferenciadas por sexo.</p>	<p>5. Se ha considerado en la definición de las líneas estratégicas.</p>
		<p>6. Finalmente, de acuerdo con el art. 4 y el art. 9 sobre lenguaje no sexista e imagen pública de la Ley 12/2007 y de conformidad con la Instrucción de 16 de marzo de 2005, de la Comisión General de Viceconsejeros, se deberá evitar un uso sexista del lenguaje. En este sentido, esta Unidad de Igualdad de Género sugiere la revisión del texto para evitar expresiones tales como ciudadanos, usuarios, encuestados, viajeros...</p>	<p>6. Se ha revisado el lenguaje empleado a lo largo de los documentos del Plan.</p>

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
<p>Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Delegación Territorial de Córdoba<sup>3</sup></p>	<p>INFORME_DT Cordoba_PTM Co_FP</p>	<p><u>1. Consideraciones sobre la incidencia en el medio natural.</u></p> <p><b>1.1. HIC.</b> El borrador DIE, no analiza la eventual ocupación por infraestructuras o servicios del proyecto (p. ej. nuevas estaciones, intercambiadores, aparcamientos, paradas, etc ...) de HIC. [...] Sería oportuno que el documento analice el impacto del Plan sobre los HIC s.</p> <p><b>1.2. Biodiversidad.</b> [...] Sería oportuno que el documento analice el impacto del Plan sobre la avifauna protegida y en el ámbito del lince sobre la base de la capa GIS de las actuaciones y las disponibles en la REDIAM: áreas sensibles de avifauna, plan de recuperación del lince ibérico y sobre las zonas de cría y permanencia de la cigüeña blanca.</p> <p><b>1.3. Sinergia con Planes Sectoriales.</b> [...]En cuanto a la Incidencia previsible sobre los planes sectoriales y territoriales concurrentes, el borrador DIE enumera (sin analizar) interacciones con los objetivos de los planes relacionados con el medio natural. [...] El borrador DIE no analiza las sinergias del PTMACO con dichos programas.</p> <p><u>2. Consideraciones sobre la incidencia en los espacios naturales protegidos.</u></p> <p><b>2.1.</b> Algunas de las infraestructuras existentes atraviesan Zonas de Especial Conservación. [...]Para las nuevas infraestructuras viarias previstas (Figura 159, Borrador PTMAC) no se aporta un nivel de detalle que permita analizar su incidencia territorial. La que discurre hacia el norte afectará a la Zona de Especial Conservación Guadiato Bembézar (ES6130007) y quizás también a la del Guadalmellato (ES613006). Su trazado podría ser inviable ambientalmente por afectar a especies determinadas por la Unión Europea como prioritarias. La que se dirige al sur podría tener afección a la Zona de Especial Conservación al Río Guadajoz Tramo Inferior (ES6130008).</p> <p><b>2.2.</b> Las actuaciones previstas para el transporte de autobús metropolitano parecen no afectar a espacios protegidos de la red Natura 2000. Igualmente, todo lo relacionado con los tres escenarios propuestos para el transporte público, así como las acciones propuestas en cada uno de ellos en el Documento Inicial Estratégico, no tienen afecciones significativas sobre las Zonas de Importancia Comunitaria de la red Natura 2000. No obstante, deberán analizarse en fases posteriores para adoptar las medidas correctoras que sean necesarias</p>	<p>1.1. Los HIC y la ocupación del suelo por parte de las infraestructuras propuestas por el Plan se recogen en el EAE.</p> <p>1.2. En el EAE se analiza de forma extensa la biodiversidad del ámbito del Plan, así como el potencial impacto de las actuaciones del PTMACO.</p> <p>1.3. En el EAE se incluye un capítulo específico en el que se analiza la coherencia del PTMACO con los Planes Sectoriales del ámbito.</p> <p>2.1. No es objeto del PTMACO analizar el impacto sobre el medio de las infraestructuras existentes o las infraestructuras propuestas y/o previstas en otros planes, proyectos o programas estratégicos. El Plan analizará y analiza el potencial impacto de las medidas/actuaciones que se proponen directamente en el PTMACO.</p> <p>2.2. En el EAE se analiza la Red Natura 2000 en el ámbito del Plan y el potencial impacto que las actuaciones propuestas le pudiesen causar. El EAE también incluye un capítulo específico con las medidas correctoras y compensatorias necesarias.</p>

Fuente: Elaboración propia, a partir de los informes recibidos en 1ª fase de consultas para la elaboración del documento de alcance.

2.3.3. Consultas a la Administración local

**Tabla 3: Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información. Administración consultada: Administración local.**

Entidades Consultadas	Informe recibido	Principal aportación/solicitud	Consideraciones para el PTMACO
Ayuntamiento de Posadas	PTMCO_Solicitud_alegaciones_Ayto Posadas	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. En la página nº 75, en la Tabla 15, de ¿Distribución de plazas por tipo de alojamiento turístico¿, donde pone Nº de plazas de establecimientos hoteleros, hay que sustituir el valor 116 por el valor 0. Igualmente, en esta misma tabla, donde pone el valor 92 hay que cambiar por 39.</li> <li>2. En la página 76, en la Tabla 16, de ¿Evolución de la oferta turística¿ y texto que acompaña, donde pone ¿Reducción del número de plazas de la oferta turística en 2019, Posadas con 208 plazas¿ habría que ajustar también ese dato en consonancia con el apartado A, antes descrito.</li> <li>3. En la página 84, donde pone ¿Estación de ferrocarril de Posadas¿ hay que añadir al servicio de media distancia que expone, el nuevo servicio de Tren de Cercanías del Guadalquivir, que tiene parada en la estación de Posadas.</li> <li>4. En la página 100, donde pone ¿Vías peatonales acondicionadas¿, en Posadas solo pone Carretera A-445. Habría que añadir el Sendero Peatonal de la CO-9005, de Posadas a su aldea de Rivero de Posadas.</li> <li>5. En la Página 114, párrafo 3º-Dcha, hay que incluir que el número de plazas de estacionamiento ha subido próximo a la Estación.</li> <li>6. En la página 123, hoja derecha, hay que incluir los trayectos del Tren de Cercanías del Guadalquivir</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Se ha considerado</li> <li>2. Se ha considerado.</li> <li>3. Se ha considerado.</li> <li>4. Se ha considerado.</li> <li>5. Se ha considerado.</li> <li>6. Se ha considerado.</li> </ol>

Fuente: Elaboración propia, a partir de los informes recibidos en 1ª fase de consultas para la elaboración del documento de alcance

2.3.4. Consultas a otras instituciones y colectivos sociales

No se han recibido aportaciones por parte de otras instituciones y colectivos sociales.

<sup>3</sup> Con posterioridad a la fecha límite establecida para la primera ronda de consultas, se ha recibido en el mes de noviembre de 2023, fuera de plazo, un nuevo informe realizado desde la Delegación Territorial de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul de Córdoba.

### 3 Centros Directivos y Entidades y Organismos adscritos a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda consultados

Se presenta un registro de los Centros Directivos, Entidades y Organismos adscritos a la CFATV que realizaron aportaciones a la Versión Preliminar del Plan.

- Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
- Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana
- Dirección General de Infraestructuras Viarias

A continuación, se exponen y contesta a cada una de las alegaciones recibidas.

#### 3.1 Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía

1. Al no tener ninguna actuación en curso ni prevista la AOPJA en la provincia de Córdoba, no procede nuestra aportación o valoración de dicho documento.

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

#### 3.2 Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana

Punto 1. Contenido del PTMACO como Plan con incidencia en la Ordenación del Territorio.

1. Los Planes con Incidencia en la ordenación del territorio, según se recoge en el artículo 48.2 de la LISTA, deben incluir, además de la expresión territorial del análisis y diagnóstico del sector, los objetivos territoriales a conseguir y la justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y con las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que les afecten.

Los objetivos que se proponen en el Plan se desarrollan en Líneas estratégicas y Actuaciones. No obstante, no se especifica cuáles de las propuestas apuntadas en los diferentes niveles tendrían la consideración de objetivos territoriales a conseguir a los efectos del art.48.2.b) de la LISTA.

**Respuesta 1.** En primer lugar, se remarca que el PTMACO incluye en su Memoria la justificación de la coherencia de sus contenidos con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y con las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que le afecta (POT del Sur de Córdoba).

Por otra parte, se indica en el Plan que el objetivo estratégico OE7 se considera como un objetivo territorial a conseguir.

2. [...] en base a lo expuesto, el PTMACO realiza la valoración de la coherencia entre los objetivos y actuaciones propuestas en los planes territoriales de

aplicación y en el PTM presentado. No obstante, la justificación de la coherencia deberá, así mismo, considerar y valorar el conjunto de determinaciones que en relación con el sistema de transporte establecen el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y el Plan de Ordenación del Territorio del Sur de Córdoba.

En este sentido, además de lo ya indicado por el artículo 48.2 de la LISTA, también la Norma 173 del POTA determina que los planes con incidencia en la ordenación del territorio deberán contener, en sus respectivas Memorias, un capítulo expreso que justifique la coherencia de sus propuestas y determinaciones con las estrategias y directrices o recomendaciones de desarrollo territorial establecidas en el POTA y, en su caso, justificar que las desviaciones contribuyen en mejor manera a los objetivos globales.

**Respuesta 2.** Esta valoración se incluye en el capítulo 13.1. de la Memoria: *“Coherencia de las propuestas del Plan con las estrategias y directrices o recomendaciones de desarrollo territorial del POTA”*.

Punto 2. Aspectos o zonas del territorio que, atendiendo a su finalidad, deben ser especialmente analizados y abordados en el PTMCO.

[...] el Plan deberá analizar especialmente:

- La prestación del servicio de transporte público con los municipios de la zona sur (La Victoria, San Sebastián de los Ballesteros, Fernán Núñez y Montemayor) dada la intensidad de los desplazamientos residenciales/laborales de estos municipios desde/hacia la ciudad central de la aglomeración urbana de Córdoba, por las fuertes relaciones funcionales que mantiene con ella.

**Respuesta 3.** Ciertamente, el Plan propone una mejora de los servicios de autobús relacionados con los municipios que se mencionan. Por una parte, el PTMACO propone una mejora de los servicios de la línea M-140, y nuevas paradas de autobús en el término municipal de Córdoba que mejoran la conectividad y permeabilidad de los servicios de las líneas M-140 y M-242 (como por ejemplo la nueva parada propuesta en zona de hospitales).

- La posibilidad de segregar el transporte público del tráfico privado en todo el recorrido de la N-431 entre la ciudad de Córdoba y Almodóvar del río o, al menos, hasta El Alamillo, por la intensidad y concentración de tráfico, en horas puntas especialmente.

**Respuesta 4.** Por la Carretera a Palma del Río (N-431) el Plan ya integra una plataforma reservada para el autobús de acceso a la capital, zona con potencial de concentrar la mayor congestión de tráfico.

La actuación *“Plataforma reservada en la Carretera a Palma del Río, continuando hacia el centro urbano de Córdoba sobre Cañada Real Mestas, Periodista Quesada Chacón, Avd. de América”* se integra en el marco del Escenario Tendencial, incluido en la Memoria en el capítulo de las previsiones de nuevos desarrollos en materia de transporte público metropolitano.

- Las infraestructuras y los servicios de transporte necesarios para la integración del Área Logística de Córdoba, y su ampliación, en la movilidad metropolitana y en la accesibilidad exterior, dada la complejidad de su emplazamiento.

**Respuesta 5.** La actuación de ampliación del área logística se integra en el Plan en el marco del Escenario Tendencial, incluido en la Memoria en el capítulo de las previsiones de nuevos desarrollos. Las infraestructuras y servicios de transporte necesarios para su integración deberán desarrollarse

en los estudios posteriores correspondientes (no es una actuación puramente del Plan, sino que el Plan la integra por estar ya inicialmente propuesta en instrumentos de planificación vigentes).

- La necesaria integración del servicio urbano del municipio de Córdoba con la red y sistema metropolitano, dada la singularidad del sistema de asentamientos de este municipio e, igualmente, aunque en menor medida, en el caso de La Carlota.

**Respuesta 6.** En primer lugar, el transporte público urbano de Córdoba ya está integrado actualmente en el sistema tarifario del Consorcio. Por este motivo el Plan no hace ninguna propuesta al respecto.

Por otra parte, el PTMACO ya incluye una actuación específica de “Estudio de integración tarifaria en el Consorcio de los servicios de autobús urbano” de los municipios de La Carlota, Almodóvar del Río y Montoro.

### 3.3 Dirección General de Infraestructuras Viarias

En el mes de enero de 2024 se recopilaron las siguientes observaciones al Plan por parte de la Dirección General de Infraestructuras Viarias:

1. Considerar que actualmente está adjudicada la obra: Remodelación Ronda del Marrubial. 2ª Fase (Córdoba). Se trata de una actuación financiada con fondos MRR, siendo una actuación de humanización de travesía urbana, con la construcción de dos carriles BUS VAO, y acerado ajardinado.

**Respuesta 1.** Se ha integrado en la “sección 9.1.3. Previsiones de nuevos desarrollos” de la Memoria del Plan.

2. Están previstas (aunque todavía no con dotación presupuestaria asegurada) las siguientes vías ciclistas:

- 2.1. PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE VÍA CICLISTA EN A-431.TRAMO: CONEXIÓN CÓRDOBA-MEDINA AZAHARA-VILLARRUBIA.
- 2.2. PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE VÍA CICLISTA EN A-3051. TRAMO: CONEXIÓN CÓRDOBA-VALCHILLÓN (VÍA VERDE)

**Respuesta 2.** Se ha integrado en la “sección 9.1.3. Previsiones de nuevos desarrollos” de la Memoria del Plan.

3. En lo que se refiere a la matriculación de carreteras, hay correcciones a realizar en las páginas 110 y 111 (versión Preliminar). Se adjunta tabla excel con las distintas carreteras de la Junta y Diputación y su jerarquía, por municipios del ámbito del PTM.

**Respuesta 3.** Se ha integrado en la “sección 7.7.3. Red Vial” de la Memoria del Plan.

# 4 Observaciones recibidas previa a la celebración de la Comisión de Redacción del Plan

A continuación, se presenta un registro de los organismos que realizaron aportaciones a la solicitud para su colaboración en la Comisión de Redacción.

- Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural a través de la Delegación Territorial de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural de Córdoba.
- Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional y Consejería de Universidad, Investigación e Innovación.
- Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos a través de la Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera.
- Consejería de Industria, Energía y Minas.
- Consejería de Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa a través de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Córdoba.
- Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul a través de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático.
- Consejería de Turismo, Cultura y Deporte a través de la Secretaría General para el Turismo.

- Administración General del Estado.

A continuación se exponen y contesta a cada una de las alegaciones recibidas previa la celebración de la Comisión de Redacción del PTMACO, clasificadas por organismos.

## 4.1 Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural

1. Entre la documentación remitida no se adjunta cartografía o planos de detalle en los que se ubique con precisión las previsiones de infraestructuras viarias que se señalan en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, por lo que no es posible evaluar las posibles afecciones a las infraestructuras agrarias.

En cualquier caso, y con los condicionantes establecidos por otras Administraciones públicas que pudieran ser afectadas, en el ámbito de las funciones de este Servicio de Promoción Rural, se informa que si las actuaciones previstas afectasen a infraestructuras agrarias existentes (caminos, redes de riego, electrificaciones...), éstas deberán respetarse y/o reponer todas las afectadas con sus características técnicas y geométricas, garantizando la continuidad y el tránsito o suministro al sector agrario.

**Respuesta 1.** En primer lugar, se aclara que el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba no propone infraestructuras viarias dentro del paquete de actuaciones a implementar en su año horizonte 2030.

No obstante, el Plan integra una serie de “previsiones de infraestructuras viarias” ya propuestas en instrumentos de planificación del ámbito (PISTA,

PITVI, Anteproyectos del MITMA, etc.). En este sentido, la cartografía de detalle, planos, e identificación de afecciones al medio rural o infraestructuras agrarias de dichas previsiones no las debe aportar el PTMACO, sino los proyectos o planos concretos que las proponen.

## 4.2 Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional y Consejería de Universidad, Investigación e Innovación

1. Se traslada que no se han encontrado objeciones al documento propuesto.

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

## 4.3 Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos a través de la Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera

1. En el Apartado 12.8 "Programas de Actuación", donde se desglosan las actuaciones del PTMACO, según diferentes Programas de Actuación, se hace mención a la inversión de capital necesaria para su ejecución. Indicando, igualmente, que las cifras y las fuentes de financiación indicadas son preliminares, y se concretarán en el documento de Versión Final del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

No obstante, en la versión final debería atenderse lo siguiente:

- En aquellas inversiones en las que se indica la participación más de una Administración deben especificarse los porcentajes de participación de cada una de ellas.
- Es necesario contar con un desglose detallado, por fuentes de financiación y anualidad, de los créditos en lo que prevé la participación de la Junta de Andalucía. Este desglose debe ofrecerse, cuanto menos, de forma global y, de ser posible, concretando inversión a inversión. Debe quedar claramente reflejado en el Plan en qué medida los importes serán cubiertos por autofinanciada, transferencias finalistas del Estado, Fondos Europeos o el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia. En caso de que las fuentes de financiación no estén definidas también se especificará.

**Respuesta 1.** El desglose y detalle propuesto se incorporará a la Versión Final del PTMACO.

2. Por último, se considera acertado que se haya incorporado tanto en el apartado 5 "Marco Estratégico", como en el 12 "Coherencia del Plan con instrumentos de planificación estratégica", donde se desglosan las sinergias del Plan con diferentes instrumentos de planificación, referencia expresa a la Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía (ETEA) y el Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia, incluyendo la realización de sendas matrices de coherencia.

**Respuesta 2.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

#### 4.4 Consejería de Industria, Energía y Minas

1. En respuesta a su solicitud y tras realizar una consulta con los centros directivos - tanto la Secretaría General de Energía como la Secretaría General de Industria y Minas- le comunicamos que esta Consejería no realiza nuevas consideraciones en relación al Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

#### 4.5 Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa a través de la Delegación del Gobierno de la Junta de Andalucía en Córdoba

1. Desde el enfoque de esta delegación, observamos que se incorpora un criterio técnico definido sobre la isócrona de 60 minutos respecto a Córdoba capital, además de quedar establecidas las fases de posibles incorporaciones al ámbito metropolitano. El establecimiento de criterios técnicos es muy importante para la delimitación del ámbito y organización territorial y administrativa de las acciones derivadas.

No obstante, no debemos olvidar la problemática que pudiera surgir ante un único criterio técnico de definición del ámbito para la incorporación (ejemplo: problemática en municipios en la isócrona de 65 minutos, creación/modificación de infraestructuras que reduzcan la isócrona, etc), por

lo que, en la medida de lo posible, sería interesante valorar estas situaciones con el afán de evitar futuras incidencias en municipios/núcleos de población que se vean afectados por estas circunstancias (un servicio directo de Puente Genil a Córdoba podría tardar menos de una hora y cumpliría criterio, mientras que un servicio de ruta tardaría del hora de 75-90 minutos y no cumpliría) .

**Respuesta 1.** En primer lugar, se remarca que el criterio de pertenencia a la isocrona de 60 minutos ha sido consensuado con el Consorcio, y este no ha sido el único factor a evaluar en el análisis de posibles integraciones de municipios al ámbito del PTM. También se ha considerado la pertenencia o establecimiento de Convenios de Colaboración con el Consorcio, el sistema actual de concesiones y líneas de TP, la relación de tráfico entre municipios, el impacto económico-presupuestario de la potencial integración, y la solicitud de adhesión.

No obstante, y a colación de la observación de la Consejería, se remarca que futuras ediciones del Plan podrán evaluar la flexibilidad del criterio técnico propuesto de 1 hora, siempre y cuando cumplan con el resto de los requisitos que se han identificado en el propio PTMACO.

#### 4.6 Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul a través de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático

Las observaciones de la Consejería, a través de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Cambio Climático, integran las aportaciones derivadas de diferentes unidades administrativas:

- Gabinete de Planificación de Calidad Ambiental
- Servicio de Prevención y Control Ambiental
- Servicio de Calidad del Aire
- Oficina Andaluza de Cambio Climático
- Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul

### 1. Gabinete de Planificación de Calidad Ambiental:

Recibida la documentación y analizadas la Versión Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba, así como su Estudio Ambiental Estratégico, advertimos que los comentarios, observaciones y recomendaciones que planteamos en nuestro anterior informe de fecha 28/03/2023, han sido reflejadas en estos nuevos documentos actualizados.

Por tanto, entendemos que el PTMACO estaría entonces alineado con el concepto de Economía Circular, al incluir una consideración de su interacción con el PIREC (Plan Integral de Residuos de Andalucía: Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030), además de tener en cuenta la posible repercusión de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una Economía Circular sobre la movilidad sostenible a alcanzar en las zonas urbanas, así como el concepto de “Movilidad sostenible” que aparece en la Ley de Economía Circular de Andalucía (Ley 3/2023, de 30 de marzo), concretamente en sus artículos 16 y 73, en aras a fortalecer el cambio hacia una economía de funcionalidad y de servicio, y para la promoción de la formación, investigación, desarrollo e innovación.

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

### 2. Servicio de Prevención y Control Ambiental:

No aporta ninguna observación.

**Respuesta 2.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

### 3. Servicio de Calidad del Aire:

Tanto en el documento referido al Plan como en el documento ambiental, se han recogido gran parte de las observaciones realizadas por este Servicio en fecha 27/03/2023; no obstante respecto al Indicador de Impacto sobre el dióxido de nitrógeno (II18), parece que se ha recogido un indicador difícil de alcanzar con las medidas que pudiera abarcar un plan sobre movilidad. Por este motivo se propone sustituir el valor recogido en la documentación por el de 20 µg/m<sup>3</sup>, en concordancia con la propuesta de modificación de la Directiva de Calidad del Aire en tramitación por parte de la Comisión Europea.

**Respuesta 3.** Se valora la observación y se completa la definición del indicador II18 del Plan.

### 4. Oficina Andaluza de Cambio Climático

La Oficina de Cambio Climático ha comprobado si las conclusiones del informe que se emitió al respecto en marzo de 2023 se han tenido en cuenta en esta nueva versión del Plan.

En general, se aprecia que estas han tenido en cuenta, salvo varios casos con consideración parcial o nula y que se trasladan a continuación. Se considera que son especialmente importantes las dos primeras consideraciones

- Parcial pero aceptable: Se ha modificado el objetivo de eficiencia energética para definirlo de manera coherente al PAAC, pero se ha dejado en un 30% en lugar del 39,5%. No se podría decir que no

cumplen porque el reparto del objetivo de manera sectorial no tiene por qué ser proporcional.

**Respuesta 4.** Se completa en el Plan la definición del objetivo, alineado con el PAAC (39,5%).

- No aceptable: El Plan se ha alineado las medidas con las líneas estratégicas de adaptación del PAAC, pero con un área estratégica errónea: Urbanismo en lugar de Movilidad y Transporte. Podría ser un error.

**Respuesta 5.** Se valora la observación y se corrige en el cuerpo del documento.

- Parcial: Se solicitaron referencias específicas a la adaptación en la descripción de las medidas. Se ha hecho para algunas si, y para otras no.

**Respuesta 6.** Se han matizado las fuentes, incluyendo también aquellas propuestas a modo de “Elaboración propia”, bajo el criterio experto.

- Parcial: Se han definido indicadores relacionados con la adaptación para algunas medidas si y para otras no.

**Respuesta 7.** Se entiende que el comentario se formula sobre la descripción de los Objetivos Específicos del Plan (OESP) y sus indicadores de impacto, y cómo estos se relacionan con el OE2 (adaptación al cambio climático) en la tabla descriptiva de la “*Matriz de coherencia OE-OESP*”.

En este sentido, se ha matizado dicha matriz, aunque conviene remarcar que los indicadores propuestos se relacionan de una manera u otra con la adaptación al cambio climático (en materia de uso/ explotación/gestión del transporte público o la movilidad a pie o en bicicleta, sensibilización ciudadana, estrategias de refuerzo de servicios de TP durante eventos de olas de calor, etc.), ya que de forma directa o indirecta el cumplimiento de dichos objetivos contribuirá en el incentivo de la movilidad sostenible, y así “adaptando” los patrones de movilidad existentes hacia aquellos más respetuosos con el medio ambiente.

### 5. Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul:

Se solicita al promotor que los contenidos sobre cambio climático exigidos por el artículo 19 de la ley 8/2008 de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía aparezcan en el estudio ambiental estratégico, además de incluirse en el propio documento del plan. En concreto, en el estudio ambiental estratégico faltaría incluir:

- a) El análisis de la vulnerabilidad al cambio climático de la materia objeto de planificación y su ámbito territorial, desde la perspectiva ambiental, económica y social y de los impactos previsibles, conforme a lo dispuesto en esta ley.
- b) Las disposiciones necesarias para fomentar la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevenir los efectos del cambio climático a medio y largo plazo.

**Respuesta 8.** Se completa la documentación del Plan.

## 4.7 Consejería de Turismo, Cultura y Deporte a través de la Secretaría General para el Turismo

1. Una vez analizada la documentación se realizan las siguientes observaciones y aportaciones, este centro directivo se reitera en las aportaciones efectuadas por el área de Turismo al borrador del Plan en trámite de consulta relativas a la revisión de los datos que se recogían en la figura 34 y las tablas 15 y 16 del apartado 7.2.6 (páginas 74, 75 y 76) del borrador y que se reproducen en el documento versión preliminar (páginas 78, 79 y 80).

El contenido de la presente comunicación no resultará vinculante para la resolución del procedimiento, si bien la persona titular del órgano directivo correspondiente podrá tomarlo en consideración a efectos de la elaboración del plan.

**Respuesta 1.** En el capítulo anterior de “Resumen de los informes recibidos en la fase de consultas e información” del Borrador del Plan se aclara esta cuestión, pero por no haber sido aceptada por la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, se ha completado en la Versión Preliminar del Plan, en su versión del mes de Noviembre.

## 4.8 Administración General del Estado

1. Se advierte que en el documento de la Versión Preliminar, en la tabla 27 del punto 7.7.3.1, página 108, hay varias carreteras que aparecen con titularidad estatal sin serlo: A-306, A-307, CO-264a, CO-3105, CO-3300, CO-3304 y CO-3408.

Igual ocurre en el plano.

**Respuesta 1.** Se completa la documentación del Plan, revisando la titularidad de las carreteras indicadas.

# 5 Síntesis del Comité de Expertos

## 5.1 Introducción

La DGMT como órgano promotor, organiza y coordina en colaboración con el IAAP y el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, la celebración de un Comité de Expertos para el PTMACO.

Este Comité tiene como finalidad consultar a personas expertas en materia de planificación de transporte y movilidad sobre los contenidos del Plan, y así contribuir en la evaluación ex ante del Plan:

- En primer lugar, el IAAP difunde los documentos relacionados con el PTMACO (en su Versión Preliminar), y un cuestionario que los expertos deben completar para valorar sus contenidos en cuanto a su:
  - Pertinencia
  - Impacto potencial
  - Suficiencia de tiempo y medios
  - Coherencia externa
  - Coherencia interna
  - Priorización de elementos y factores de éxito
  - Integridad y relevancia
  - Debilidades y Amenazas del Plan
  - Impacto en la sociedad andaluza
  - etc.

- En segundo lugar, se celebra un grupo focal con las personas expertas para tratar los principales puntos valorados en los cuestionarios.

## 5.2 Presentación de expertos

A continuación, se exponen los expertos, de reconocido prestigio en la materia de planificación del transporte y la movilidad, que han sido consultados para recabar valoraciones de relevancia sobre el PTMACO.

**Tabla 4: Persona experta I consultada para la valoración del PTMACO.**

Persona experta I	
<b>Concepción Garcés Ayerbe</b>	
<b>Organización a la que pertenece</b>	Universidad de Zaragoza
<b>Puesto que ocupa</b>	Catedrática
<b>Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema</b>	
Pertenece a la Academia, como Catedrática-Lda. CEYE, su área de conocimiento es la Sostenibilidad y el Medio Ambiente.	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

**Tabla 5: Persona experta II consultada para la valoración del PTMACO.**

Persona experta II	
<b>Carlos Cristóbal Pinto</b>	
<b>Organización a la que pertenece</b>	Empresa privada
<b>Puesto que ocupa</b>	Consultor experto en transporte público y movilidad sostenible
<b>Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema</b>	
Área de conocimiento enfocada al Tráfico y la Movilidad, siendo experto en transporte público y movilidad sostenible	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

**Tabla 6: Persona experta III consultada para la valoración del PTMACO.**

Persona experta III	
<b>Lourdes Trujillo Castellano</b>	
<b>Organización a la que pertenece</b>	Departamento de Análisis Económico Aplicado. Universidad de Las Palmas de Gran Canaria
<b>Puesto que ocupa</b>	Catedrática de Economía
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Pertenece a la Academia, como Catedrática de Economía, su área de conocimiento es la Valoración de Proyectos e Inversiones.	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

**Tabla 7: Persona experta IV consultada para la valoración del PTMACO.**

Persona experta IV	
<b>Henning Stühmann</b>	
<b>Organización a la que pertenece</b>	Empresa privada (socio CTYM).
<b>Puesto que ocupa</b>	Consultor privado
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Con titulación de Ingeniero Industrial, su área de experiencia se enfoca a la modelización del transporte	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

**Tabla 8: Persona experta V consultada para la valoración del PTMACO.**

Persona experta V	
<b>Tomás Ruiz Sánchez</b>	
<b>Organización a la que pertenece</b>	Universidad Politécnica de Valencia
<b>Puesto que ocupa</b>	Catedrático
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Pertenece a la Academia, su área de experiencia se enfoca a la planificación del transporte	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

**Tabla 9: Persona experta VI consultada para la valoración del PTMACO.**

Persona experta VI	
<b>Carola Calabuig Tormo</b>	
<b>Organización a la que pertenece</b>	Universidad Politécnica de Valencia
<b>Puesto que ocupa</b>	Profesora titular
Formación y/o experiencia principal relacionada con el tema	
Pertenece a la Academia, y siendo Doctora de Proyectos de Ingeniería y Planificación, su área de experiencia es el Cambio Climático	

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Síntesis del cuestionario a personas expertas” elaborado por el IAAP.

## 5.3 Respuestas y conclusiones extraídas del Comité de Expertos

La labor de estas personas expertas ha sido la de analizar cada uno de los documentos que componen el PTMACO y aportar valoraciones a través de la complementación de un cuestionario diseñado y elaborado específicamente para el plan y su ámbito de incidencia.

A continuación, se exponen las principales ideas fruto de la evaluación de diferentes dimensiones del plan. También se incluye una valoración de cómo el Plan considera e integra cada una de ellas (en color verde).

### 5.3.1 Pertinencia

1. ¿Considera esta Estrategia la herramienta más adecuada para dar respuesta a las necesidades, problemas y retos detectados en el diagnóstico en lo que atañe a su campo de conocimiento?

La totalidad de personas expertas responde positivamente a la pregunta sobre la adecuación del plan (respuesta “sí”, “en gran parte sí”, “en parte”), siendo

mayoritaria la respuesta “en gran parte” (50%). En líneas generales, se considera que el plan está basado en un análisis completo y exhaustivo que permite desarrollar un diagnóstico y una programación pertinente. Se resalta especialmente su adecuación para cubrir las necesidades de transporte de la población de una forma medioambiental y socialmente sostenible (coherencia interna) y la alineación del plan con otras estrategias de planificación ambiental.

No obstante, a pesar de valorar positivamente la formulación del plan, se señalan ciertas debilidades y carencias:

- 1.1. El plan se considera adecuado para hacer frente a las problemáticas existentes, aunque quizá con un cierto grado de ambición.

**Respuesta 1.1.** El Plan se integra, en alcance y contenido, en el marco estratégico que se propone y plantea desde Europa, el marco nacional y autonómico, todos ellos ambiciosos con un fin común de mejorar la calidad de vida de las personas y luchar contra el cambio climático.

- 1.2. La movilidad metropolitana que afronta el Plan, competencia del Consorcio de Transportes del Área Metropolitana de Córdoba y de la Junta, no se puede estudiar sin tener en cuenta la movilidad urbana, ya que la ciudad de Córdoba es el destino principal de la movilidad metropolitana. La integración de los diferentes modos de transporte es esencial para el diagnóstico.

**Respuesta 1.2** Se está de acuerdo con esta aportación. El análisis de la movilidad arroja resultados de la situación actual urbana e interurbana (con datos de movilidad intermunicipal e intramunicipal), no obstante, por ser el Plan competente en la movilidad metropolitana, este plantea actuaciones en dicha escala aunque también se esbozan recomendaciones de escala

urbana para que los propios ayuntamientos las valoren en su planificación local.

- 1.3. No se estudia la política de aparcamiento del ayuntamiento de Córdoba, tan importante en la movilidad del vehículo privado, así como la futura zona de bajas emisiones.

**Respuesta 1.3** En el apartado 7.7.4 *Aparcamientos* de la Memoria del Plan, se incluye un análisis del aparcamiento del municipio de Córdoba, incluyendo además las condiciones de implantación de la futura zona de bajas emisiones.

- 1.4. El plan estaría más completo si se hubiera contemplado la distribución urbana de mercancías.

**Respuesta 1.4** En fase de diagnóstico del Plan se analiza la distribución urbana de mercancías, destacando que la gestión de la misma no es competencia del Plan, sino de los ayuntamientos.

- 1.5. El plan define las actuaciones que la Junta de Andalucía llevará a cabo para mejorar el Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Sin embargo, tanto en el escenario tendencial como en el escenario del Plan incorpora actuaciones de otras administraciones. Por ello, en el seguimiento del Plan es imprescindible una estrecha coordinación con estas administraciones, y prever mecanismos para adaptar el Plan, si parte de estas actuaciones sufriera modificaciones importantes.

**Respuesta 1.5** La coordinación entre administraciones es un punto esencial para el éxito del Plan. Se hace una aclaración en este sentido en el *Sistema de Seguimiento y Evaluación* del Plan, en el apartado específico de *Comité de Seguimiento y Evaluación*.

**1.6.** Y se hacen recomendaciones concretas para mejorar su comprensión: De utilidad incluir en la memoria un índice de acrónimos dada la profusión de siglas empleadas en el documento. Y poner al inicio del documento la imagen de la pág 50: no es hasta la pág 40 que se explicitan por vez primera los municipios que conforman el área metropolitana de Córdoba a efectos de este plan.

**Respuesta 1.6** Se considera que los acrónimos están correctamente definidos en la documentación del Plan. No obstante, se revisa.

**2.** ¿Considera que la metodología para elaborar y desarrollar el plan es la correcta?

La totalidad de personas expertas responde positivamente a la pregunta sobre la adecuación de la metodología (respuesta “sí”, “en gran parte sí”, “en parte”). La mitad de las personas consultadas opina que la metodología es adecuada en gran parte (50%) un tercio opina que es adecuada sin matices (33,0%) y una persona considera que es adecuada pero con reservas (16,6%). El plan establece un proceso completo desde el diagnóstico, las propuestas de actuaciones, su evaluación y su incorporación al Plan. También incluye un mecanismo de seguimiento, cuyos indicadores orientan sobre los hitos que se tienen que cumplir para alcanzar lo que el Plan busca, de acuerdo a los Objetivos Europeos de CC y los ODS de las Naciones Unidas.

Respecto al análisis de escenarios, se considera que los recursos/herramientas metodológicas se aplican de forma adecuada y exhaustiva (fuentes de datos, Big Data, trabajo de campo, benchmarking, análisis DAFO, matrices de coherencia, prognosis de escenarios, modelos de transporte, ...). Esto permite considerar aspectos e información tanto del pasado (para realizar análisis

tendencial), del presente (diagnóstico) y del futuro (prognosis, acciones e infraestructuras previstas en otros planes).

Además los elementos de plan se seleccionan con una óptica abierta de comparación de cinco escenarios propuestos, usando métodos de selección adecuados (Análisis Coste Beneficio y Análisis Multicriterio).

Sin embargo, existen algunas reservas:

2.1. Los modelos de simulación de los efectos de las actuaciones definidas no están disponibles.

**Respuesta 2.1** Se incluye un Anexo de Modelización.

2.2. Habría que ser prudente con los escenarios de futuro, por los posibles cambios estructurales que se hayan producido en la movilidad de 2016.

**Respuesta 2.2** Se utiliza una metodología de 4 etapas, robusta y validada para proyectar la movilidad del 2019 (año base) al año horizonte del Plan (2030).

Respecto al grado de participación de la sociedad civil en el diseño del plan no hay consenso sobre si ha sido suficientemente participativo. Algunas personas consideran que el Plan ha seguido un enfoque integrador, haciendo partícipe de dicho proceso a la sociedad civil, a través de la realización de dinámicas grupales. Sin embargo, otras consideran que debería haberse dado una participación mayor de los colectivos sociales, más allá de las consultas a la EAE y VIS y de la jornada participativa. Aunque observan que existe una Fase IV relativa a la participación en la metodología, pero, más que fase como tal, consideran debiera ser una cuestión transversal en todo el proceso.

Así mismo se señalan algunos aspectos que de incluirse podrían mejorar la formulación del plan:

2.3. Tener en cuenta de forma explícita la movilidad de los no residentes, especialmente los turistas.

**Respuesta 2.3** No se considera oportuno discriminar entre movilidad turista y no turista a efectos de analizar la movilidad metropolitana (principalmente intermunicipal) del Área de Córdoba. El turista, como cualquier otro usuario de transporte, ya está integrado en los reportes de movilidad incluidos en el propio Plan.

2.4. Dedicar atención a la distribución urbana de mercancías.

**Respuesta 2.4** En fase de diagnóstico del Plan se analiza la distribución urbana de mercancías, destacando que la gestión de esta no es competencia del Plan, sino de los ayuntamientos.

2.5. En la fase de análisis y diagnóstico, no se hace ningún análisis de accesibilidad a nodos metropolitanos de atracción de viajes, como aeropuerto, estaciones de tren, polígonos industriales, hospitales, etc., y dibujar planos de isócronas.

**Respuesta 2.5** Se ha matizado el diagnóstico de accesibilidad del transporte público, analizando la cobertura de los servicios metropolitanos en zonas industriales, hospitales, etc. A raíz de dicho análisis el Plan propone ampliar el número de paradas de autobús metropolitano, aunque sea en régimen de transporte a la demanda.

2.6. El área de estudio tiene 19 municipios, pero en varios su población está habitando en diferentes núcleos de población, se debería estudiar la cobertura que tienen con transporte público cada uno de estos núcleos.

**Respuesta 2.6** Mismo comentario al anterior.

2.7. Sistema tarifario de 7 zonas, lo cual parece excesivo, no se comenta para nada el Plan.

**Respuesta 2.7** Se considera discretizado, pero no excesivo. En cualquier caso, el Consorcio en coordinación con las operadoras de transporte deben acordar la zonificación para establecer el marco tarifario.

2.8. Se habla de aparcamientos disuasorios en la frontera de la corona del centro histórico: en la movilidad metropolitana deben estar próximos al origen del viaje.

**Respuesta 2.8** Los aparcamientos en la corona del centro histórico son los existentes, no obstante, y de acuerdo con la necesidad de implementarlos en puntos próximos al origen del viaje, el Escenario del Plan propone densificar la red de aparcamientos disuasorios próximos a las estaciones de Cercanías, no solo en Córdoba sino también en los municipios de la corona metropolitana que se localizan en el eje del Valle del Guadalquivir.

2.9. Hubiera sido deseable incluir las fechas del proceso llevado a cabo cuando se presenta la metodología en la fig 9. También, incorporar puntos de realimentación y vuelta atrás, pues no se trata de un proceso completamente lineal.

**Respuesta 2.9** Se han incluido.

### 5.3.2 Impacto potencial

3. ¿Cree que es posible alcanzar los objetivos definidos por el Plan con las actuaciones diseñadas y los medios puestos a su disposición?

La totalidad de las personas consultadas cree positivamente que es posible alcanzar los objetivos establecidos en el plan con las actuaciones y medios puestos a su disposición. El 50% piensa que “en gran parte”, un 33,3% piensa que “en parte” y un 16,6% cree que sí.

Las actuaciones se considera que dan respuesta a los objetivos planteados y considerando el alcance del plan; hay coherencia interna. Aunque se advierte que la coordinación de los diversos agentes involucrados es fundamental desde el punto de vista de las administraciones públicas. Así mismo se espera una convergencia del interés público-privado. Estos elementos son fundamentales para alcanzar los objetivos definidos por el Plan.

Respecto a los objetivos, se apunta que la comparación entre el escenario base (2019), el escenario sin Plan (2030) y el escenario del Plan (2030) (página 416 del PTMACO) deja constancia de la capacidad para el cumplimiento, salvo imprevistos en la tendencia, de la práctica totalidad de los 9 objetivos estratégicos y los 13 objetivos específicos planteados. Sin embargo, se señalan algunas cuestiones importantes:

3.1. No resulta posible valorar el cumplimiento de algunos objetivos, por no resultar estos cuantificables.

**Respuesta 3.1.** Ciertamente, algunos objetivos no son cuantificables en fase de elaboración del Plan (se indica en el Plan) ya que la principal herramienta utilizada para la cuantificación es el Modelo de Transportes. Dicho modelo no es sensible a simular todas las variables que se recogen como objetivos, no obstante, se considera conveniente introducirlos puesto que estos sí que son cuantificables en fase de evaluación del Plan a futuro, en el marco del seguimiento del Plan.

3.2. Si bien se prevé una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (-26,7%) y el consumo energético (-7,3%) (cumpliendo con el Objetivo Estratégico 1), no se cumple con la reducción prevista en los compromisos europeos, nacionales y comunitarios en materia de cambio

climático, del 30% en ambos aspectos (incumpliendo el Objetivo Específico OESP8).

**Respuesta 3.2.** Esto se indica en el propia Plan, así como que los objetivos fijados en el marco europeo son ambiciosos y que las medidas competencia de los gobiernos locales (como las zonas de bajas emisiones, restricciones al aparcamiento, etc.) y otras medidas no modelizables (campañas de sensibilización, mejorar la explotación y tecnología del TP, etc.) aportarán sustancialmente a la reducción del número de vehículos privados en circulación, y por tanto en la reducción de emisiones de GEI y el consumo energético del transporte.

3.3. Conseguir aumentar la demanda del transporte público a 2030 un 155% y disminuir el vehículo privado un 2,1% no es tarea fácil. Aunque la alternativa seleccionada SE3b, impulso del sistema de Cercanías con líneas alimentadoras, es razonable, pero no hay ninguna tradición en la provincia de viajeros tengan asumido este esquema mental de ir a tomar el Cercanías. Este es un cambio de mentalidad grande que requiere tiempo. No hay seguridad de que el horizonte 2030 sea un plazo realista para conseguir ese hito. Además no se incluye la puesta en marcha de medidas de disuasión del uso del coche que aseguren una utilización adecuada del transporte público.

**Respuesta 3.3.** Para fomentar el uso del Cercanías, parcialmente operativo en la actualidad en el Valle del Guadalquivir, el Plan propone medidas de sensibilización y aparcamientos disuasorios próximos a las estaciones del Cercanías.

No obstante, se indica que la disuasión al uso del vehículo privado en el ámbito urbano es competencia directa de los ayuntamientos, y no de Plan,

sin embargo, el Plan sí que integra recomendaciones como implantar restricciones al tráfico rodado en materia de velocidades urbanas máximas permitidas y regulación de los estacionamientos

- 3.4. El Plan prevé una mejora importante de los servicios de transporte público en las relaciones metropolitanas. Aun a falta de datos detallados sobre el alcance de este incremento (relaciones afectadas, frecuencia ofertadas, cobertura alcanzada) parece factible, aunque ambicioso, el incremento previsto de la cuota modal de transporte público del 5,6% al 13,3%. Destacar que el objetivo también se cumpliría con un menor incremento.

**Respuesta 3.4.** La ampliación del Cercanías y la mejora de servicios de autobús, utilizando fundamentalmente las infraestructuras existentes, arroja estos resultados tan positivos. Se destaca que el punto de partida (2019) de uso de transporte público es muy bajo, y por tanto hay mucho potencial de mejora.

- 3.5. Por otra parte, no se ha estudiado nada la política de aparcamiento de la ciudad de Córdoba y su futura implantación de la zona de bajas emisiones, que sin duda ayudaría al cambio mental en el comportamiento de la ciudadanía del ámbito metropolitano, especialmente de las personas usuarias del vehículo privado.

**Respuesta 3.5.** Se ha incluido en el capítulo de descripción de la situación actual y en de Previsiones de nuevos desarrollos.

También se proponen mejoras en cuanto a los **medios**:

- 3.6. Sería necesario mostrar el desglose del coste de las medidas incluidas en cada programa (se muestra un coste estimado solo programa sin justificar cómo se ha estimado), de forma que la inversión en el horizonte del plan sea asumible por los diferentes agentes implicados

**Respuesta 3.6.** El coste de cada una de las medidas incluidas en cada programa se incluye en el *Anexo de Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio*.

Respecto a las **actuaciones**:

- 3.7. Las actuaciones propuestas son necesarias para alcanzar los objetivos previstos, pero no hay seguridad sobre que sean suficientes.

**Respuesta 3.7.** Por este motivo el Plan incluye un Plan de Seguimiento y Evaluación, y además menciona en repetidas ocasiones que estudios posteriores del presente Plan se podrían considerar, evaluar y/o planificar actuaciones diferentes a las finalmente propuestas en el Escenario del Plan, por conveniencia, nuevas necesidades, contingencias de cualquier tipo, etc.

- 3.8. El transporte de mercancías se menciona en la Misión y Visión del plan, pero no figura entre los objetivos del mismo, tampoco en el análisis y diagnóstico, ni incluye actuaciones relacionadas en el presupuesto.

**Respuesta 3.8.** En el diagnóstico de la situación actual se incluye un análisis del transporte de mercancías de media y larga distancia, además de una evaluación de la distribución urbana de mercancías, esta última más focalizada en el municipio de Córdoba.

En materia de actuaciones, en el programa P3 del Plan (Transición hacia una movilidad sostenible), en el tipo de actuación T10 (Transporte de mercancías), se propone la actuación de “*Definición de una normativa regulatoria de carga y descarga de mercancías. Homogeneización de horarios de carga y descarga, coordinación con las limitaciones generales de circulación de pesados, sistema de señalización homogéneo, y mejora del mismo de forma que se garantice su funcionalidad y eficacia*”.

Esta actuación la propone el Plan a modo de recomendación (sin presupuesto fijado) ya que son los propios ayuntamientos los competentes en tal materia, y no el Consorcio/Junta de Andalucía a través del PTMACO.

En lo referido a los **impactos previstos** también se hacen algunas observaciones:

3.9. La valoración del impacto en la salud de las actuaciones contempladas, aún cumpliendo la normativa, son muy generales. Faltaría especificar el grado en el que cada actuación afecta a aspectos concretos de la salud física de las personas. Además, no se contempla el efecto sobre la salud mental de las personas.

**Respuesta 3.9.** En el *Anexo Valoración de Impacto en Salud* se analiza y evalúa de forma pormenorizada el impacto en salud de las actuaciones del Plan, agrupadas en tipos de actuaciones. Se considera que el alcance y la metodología de valoración de impactos en salud es ampliamente suficiente de acuerdo con la normativa y la escala estratégica del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

4. **¿Cree que existe algún riesgo que pueda impedir o dificultar lograr los resultados e impactos que se esperan con el Plan?**

El 86,6% de las personas expertas considera que existen riesgos que puedan impedir o dificultar lograr los resultados e impactos que se esperan con el Plan, mientras que el 16,6% restante, no observa ningún problema para lograr los resultados e impactos esperados.

Señalan algunos riesgos tanto internos como externos, que pueden amenazar o dificultar el logro de los resultados esperados:

- Pueden existir algunos factores de afección, identificados algunos en el diagnóstico: (i) el envejecimiento de la población (no podrá hacer uso de

la bici, requerirá más subvenciones a las tarifas al ser pensionistas, etc.); (ii) posibles cambios en los procesos productivos locales agrícolas debido al cambio climático (con afecciones en la movilidad y hábitos de consumo); (iii) la respuesta de la ciudadanía y que, además, los resultados de los procesos educativos se aprecian a medio y largo plazo; (iv) que la transición hacia el no uso de combustibles fósiles debido a factores internacionales no sea tan factible; (v) que no haya una verdadera coordinación entre instituciones implicadas; (vi) altos niveles de paro y posibles problemas de capacidad de pago, los cuales, y si solo hay financiación pública, debe enfrentar la administración

- "La alternativa seleccionada, SE3b, impulso del sistema de Cercanías con líneas alimentadoras, depende en parte de Cercanías Renfe, competencia del Estado. Resaltar que ni Cercanías ni el Ministerio de Transporte (o ADIF) forman parte del Comité de Seguimiento y Evaluación.
- La implantación del nuevo mapa concesional condiciona todas las actuaciones en el transporte público (actualmente en fase de concurso) por lo que en dos o tres años se podría pensar que se podría implantar las nuevas líneas interurbanas, con una mayor calidad de servicio, con información en tiempo real, etc., pero esto se dilataría hasta 2026-27 fácilmente, mientras que el Plan estaría vigente hasta 2030, lo que supone un gran riesgo.
- El Plan está diseñado con prudencia suficiente para garantizar los resultados esperados en el escenario tendencial previsto. Sin embargo, no está exento de riesgos por cuestiones que quedan fuera del control de Plan, y que provocarían desviaciones en el escenario tendencial.

- La inflación y la incertidumbre derivada de la situación geopolítica conllevan variaciones inesperadas en aspectos relevantes para el desempeño del Plan.
  - Retrasos y/o modificaciones en la puesta en marcha de las actuaciones previstas en el Plan, especialmente de aquellas que dependan de otras administraciones, e incumplimiento del compromiso de financiación.
- 4.1. Para minimizar estos riesgos debe dotarse al Comité de seguimiento con herramientas y suficiente capacidad para la corrección de las actuaciones. La fuerte concienciación público-privado también puede ser un elemento protector.

**Respuesta 4.1.** En el Comité de Seguimiento del Plan, además de la DGMT de la Junta de Andalucía, el Consorcio y los Ayuntamientos, se integra una figura representante de la Administración General del Estado para la coordinación de los servicios del Cercanías (MITMA y/o Renfe y/o ADIF).

Por otra parte, respecto al nuevo Mapa Concesional, aún siendo un riesgo, el Plan ya prevé una reestructuración del mismo dentro del plazo previsto a 2030.

### 5.3.3 Suficiencia de tiempo y medios

#### 5. En su opinión, ¿es posible conseguir los objetivos y retos planteados en el Plan en el plazo previsto?

Dejando a un lado los riesgos señalados en la pregunta anterior y los imprevistos, la mayoría de las personas consultadas describen el plan de acción y los medios para su ejecución, como coherentes y realistas. Además apuntan como fortalezas:

- El plan cuenta con el apoyo de las medidas adoptadas en otros planes de actuación estratégica, como el PITMA, la ETEA, el PRTR o el PAAC, entre otros.
  - La planificación para implantar las actuaciones en el plazo 2023-2030 es realista, contando en todo caso con el seguimiento y coordinación de una comisión que se responsabiliza de la realización periódica de mediciones de cumplimiento, de la redacción de informes anuales, y de la toma de decisiones de corrección en caso de que se detectase el incumplimiento de los objetivos intermedios.
  - La mayoría de las actuaciones giran alrededor de incrementos de oferta y mejoras tecnológicas relacionadas con el material móvil. Este tipo de actuaciones generalmente pueden llevarse a cabo en menor tiempo que inversiones en infraestructuras, y son menos susceptibles de sufrir grandes retrasos en la ejecución.
  - Además, cuenta con apoyo financiero no sólo de la Junta de Andalucía sino también de otras administraciones competentes, como el Estado y colaboración público-privada.
- 5.1. Pero también se señalan algunas debilidades en este sentido:
- Existen dudas sobre cómo se ha definido la duración temporal de las actuaciones y, por ende, de los programas. No hay información suficiente o es difícil de estimar. En ello influye también la conexión entre medidas (no desarrollada) y con otros planes y factores externos.
  - Los tiempos siempre son difíciles de consensuar y en muchas ocasiones el optimismo con los plazos genera frustraciones que retrasan aún más los plazos. Es imprescindible que la máquina esté bien engrasada para que se cumplan los objetivos finales. A veces es posible que un pequeño

impedimento (por ejemplo conseguir el perfil adecuado de los trabajadores) retrase los objetivos del Plan. Por ello es imprescindible que se asegure previamente que todas las herramientas estén preparadas.

- El condicionante del nuevo mapa concesional es clave en el calendario.
- La propuesta de Cercanías lleva otro tempus, que dependerá de las negociaciones con el Ministerio.

**Respuesta 5.1.** En el *Anexo de Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio* se especifica la inversión de las actuaciones, el año de puesta en servicio, el responsable financiero, la propuesta de financiación y la línea estratégica y programa del PITMA, Plan que fija el marco estratégico y de financiación de referencia del PTMACO.

Además, cabe señalar que se realizará una Memoria Económica del Plan en el que se especificará en mayor detalle el presupuesto.

**6. ¿Considera que se cuenta con las herramientas normativas suficientes para dar respuesta a los problemas de coordinación competencial que son necesario resolver para ejecutar el Plan?**

La totalidad de las personas expertas consultadas considera que existen herramientas normativas para dar respuesta a los problemas de coordinación, pero solamente una opina que son suficientes (16.6%), el 50% cree que la normativa existente ayudará en “gran parte” a la coordinación, y un tercio opina que lo hará, pero solo “en parte”.

Se valora positivamente el diseño dentro del marco jurídico competente y la coherencia con otros instrumentos de plantificación medioambiental, y de desarrollo, junto con otros planes territoriales.

Aunque varias de las personas expertas reconocen que no conocen en profundidad el marco normativo en esta materia, consideran que la existencia

del Consorcio de Transportes es fundamental para la coordinación competencial en la ejecución del Plan, aunque se apunta que debería tener más competencias y ejercerlas de forma efectiva.

- 6.1. En el mismo sentido, se observa El Plan debe contar con la implicación, de manera coordinada, de diversos organismos competentes: Consorcio de Transporte Metropolitano del ACO, Junta de Andalucía, Ayuntamientos locales, Diputación de Córdoba y Ministerio de Transportes. Aunque el Plan incluye recomendaciones dirigidas a estos organismos, no está garantizada la completa coordinación.

A nivel de administración local suele haber mayores conflictos con los hábitos de movilidad de una parte de la ciudadanía, lo que en ocasiones puede incidir en la voluntad política de los ayuntamientos de adoptar las medidas necesarias para conseguir un transporte más sostenible.

Por otro lado, todavía está pendiente la aprobación de la ley de movilidad sostenible andaluza, que podría tener impacto en esta cuestión.

**Respuesta 6.1.** La coordinación administrativa se considera en el apartado 14 de Vigencia, revisión y sistema de seguimiento y evaluación del Plan.

**7. ¿Considera que son suficientes los recursos financieros con que cuenta el Plan para su ejecución?**

Las respuestas se distribuyen equitativamente entre las tres opciones afirmativas. Un tercio de las personas consultadas cree que el presupuesto es adecuado sin matices, otro tercio cree que es adecuado “en gran parte” y otro tercio que es “en parte” adecuado.

Varias personas justifican sus reservas ante la previsión presupuestaria, en la falta detalle económico de las diferentes actuaciones y en la falta de claridad acerca de quiénes financiarán cada actuación y programa.

Se valora positivamente que cerca de dos tercios de la inversión prevista (61.8%) se dedique a mejorar el transporte público metropolitano, para intentar aumentar el uso de este modo de transporte, un desafío en todas las áreas metropolitanas. También la movilidad activa es atendida en el reparto del presupuesto (33%). Aunque se considera que la asignación es pequeña, la previsión presupuestaria para la sensibilización y difusión de la movilidad sostenible se observa positiva.

Se señala sin embargo, que otras acciones pueden estar infravaloradas, como:

- 7.1. El futuro Centro de Control, que se incluye como indicador, pero no como actuación en sí misma, y sin embargo tendrá un coste.

**Respuesta 7.1.** La creación de un Centro de Control, gestión y explotación del transporte público se incluye en el marco de las “Previsiones de nuevos desarrollos” del capítulo de “Proyecciones a futuro del Plan”, en la Memoria del mismo.

Esta es una de las actuaciones que integran el Escenario Tendencial (con una fecha de entrada en servicio prevista en octubre del 2024) y promovida y financiada por el MITMA. En este sentido, el PTMACO asume que tal actuación (por estar ya prevista) se implemente, marcando como objetivo que se lleve a cabo en las condiciones exigidas para su buen funcionamiento. Es fundamental para el transporte público del Área de Córdoba que el Centro de Control se ponga en marcha en las condiciones preestablecidas.

- 7.2. La obtención de algunos indicadores también conllevará costes. No se aprecia tampoco previsión de los costes del sistema de seguimiento, especialmente del personal técnico e instrumental que serán necesarios.

**Respuesta 7.2.** La sección 14.2.6 del Plan describe los recursos asociados al seguimiento, atendiendo a la “ENCOMIENDA DE GESTIÓN A LA AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 105 DE LA LEY 9/2007, DE 22 DE OCTUBRE, DE ADMINISTRACIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, PARA EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LOS PLANES DE TRANSPORTE METROPOLITANO, PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLES DE ANDALUCÍA Y LA ESTRATEGIA ANDALUZA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLES”,

- 7.3. Hay dudas acerca de que el transporte de cercanías que recoge la alternativa SE3b sea el Tren Valle del Guadalquivir actual o sea más ambicioso, en cuyo caso el presupuesto puede resultar escaso.

**Respuesta 7.3.** La actuación principal consiste en la modernización y mejora de las líneas ferroviarias de la red de Cercanías, así como la mejora de los servicios, considerando las iniciativas/medidas que el MITMA ya ha puesto en marcha desde el año 2023, de ampliación de servicios del Cercanías en el corredor. El Plan pretende consolidar y dar continuidad a las experiencias piloto del MITMA, e incluso ampliar los servicios en más municipios del valle del Guadalquivir que el MITMA a priori no contempla.

Se observan además dos importantes riesgos para la dotación económica del plan:

- 7.4. Puesto que en el corto y medio plazo solamente se cuenta con respaldo financiero para las actuaciones contempladas en la FASE 1, los recursos financieros resultarán suficientes en la medida en la que se pueda disponer finalmente de los fondos previstos a medio y largo plazo, en la FASE 2.

**Respuesta 7.4.** No se realizan observaciones adicionales al Plan.

- 7.5. Cabe también indicar que la ejecución del presupuesto depende en un porcentaje muy significativo (41,18%) de los fondos Next Generation (pag.

413 del Plan), cuya periodificación y justificación conlleva complejidad; y de la financiación Estatal (20,78%), que podría quedar alterada ante potenciales cambios en los equipos de Gobierno.

**Respuesta 7.4.** En la Memoria Económica del PTMACO se integra la síntesis del análisis de tales cuestiones. Además, toda previsión presupuestaria debe asumir este tipo de contingencias/ riesgos que se escapan del alcance de previsión del Plan, como los potenciales cambios en los equipos de Gobierno.

**8. ¿Considera que el Plan cuenta con los recursos suficientes para asegurar la gestión de la información (recopilación, obtención y transmisión de información) generada en el desarrollo y ejecución del mismo?**

La mayoría de las personas consultadas (50%) cree que el plan cuenta con recursos suficientes para su gestión. Un tercio cree que son suficientes solamente “en parte”, y una minoría (16,6%) opina que son suficientes en “gran parte”.

8.1. Consideran que, si funcionan los mecanismos de coordinación y de seguimiento previstos, es factible poder gestionar de manera adecuada la información. Pero, además de estos mecanismos, debe avanzarse hacia una mayor coordinación, creando instrumentos para ello. Se propone una red de puntos focales de carácter técnico en cada Administración.

**Respuesta 8.1.** Se está de acuerdo con la aportación, considerando lo siguiente en el Plan de Seguimiento y Evaluación del Plan. Se propone crear una red de puntos focales de carácter técnico en cada Administración como mecanismo que facilite una mayor coordinación entre actores.

8.2. Aunque esté desarrollado por escrito el sistema de recogida de información, sería de utilidad un cuadro de mandos que muestre los sistemas de

indicadores, con el detalle de cada uno de ellos (definición, unidad medida, línea de base, fuentes de verificación, periodicidad, coste, etc.) y que deje claro quién se responsabiliza de qué, volcándolos en un sistema común y transparente para el seguimiento, mejorando la rendición de cuentas. La posibilidad de comprobar el cumplimiento de los objetivos del PTMACO durante su ejecución depende de la recopilación anual de información sobre un gran número de indicadores de impacto que provienen de diferentes fuentes y dependen de distintos organismos.

**Respuesta 8.2.** Se ha considerado en la sección 14 del Plan.

8.3. Proponen además valorar la implicación de los agentes sociales para poder participar en el monitoreo anual, aumentando su vinculación al plan.

**Respuesta 8.3.** Se ha considerado en la sección 14 del Plan.

8.4. Es indispensable asegurar que los elementos para gestionar esa información estén lo suficientemente dotados, no solo en número, sino en capacidad y en elementos regulatorios, para conseguir lo deseado. Sin embargo, no hay previsión alguna en el presupuesto respecto a la gestión de datos. Se asume que el consorcio debe disponer de medios humanos y materiales para llevarlo a cabo. Pero sería conveniente incluir alguna partida en el presupuesto.

**Respuesta 8.4.** La sección 14.2.6 del Plan describe los recursos asociados al seguimiento, atendiendo a la “ENCOMIENDA DE GESTIÓN A LA AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 105 DE LA LEY 9/2007, DE 22 DE OCTUBRE, DE ADMINISTRACIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, PARA EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LOS PLANES DE TRANSPORTE METROPOLITANO, PLANES DE MOVILIDAD

*SOSTENIBLES DE ANDALUCÍA Y LA ESTRATEGIA ANDALUZA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLES”,*

**8.5.** Aunque la implantación de un centro de control por la Junta, que está ahora en fase de contratación, puede ser de gran ayuda, las nuevas concesiones vendrán en 2-3 años por los menos, para que un centro de control funcione correctamente lleva su tiempo. Además, cada nuevo concesionario deberá disponer de su centro de control que se integrará posteriormente en el Puesto Central de control de la Junta. Todo esto es tiempo, recursos económicos y humanos.

**Respuesta 8.5.** El Plan no asume dichos costes, sino las Concesionarias según se establezca en los respectivos contratos de Concesión. No obstante, los tiempos sí que se integran en el Plan, considerando que las nuevas concesiones (y respectivos centros de control) han de estar a priori operativos en el año horizonte del Plan (2030).

#### 5.3.4 Coherencia externa

**9. ¿Considera que el Plan se encuentra alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, el actual marco estratégico de planificación de la UE y el gobierno central y con otras políticas de la Junta de Andalucía en ejecución (en lo relativo a su campo de conocimiento)?**

Sí, se considera que la Estrategia se encuentra alineada con los ODS, el marco estratégico de planificación de la UE y el gobierno central con otras políticas de la Junta de Andalucía, ya que la totalidad de las personas responde positivamente a esta cuestión, considerando la mayoría que “en gran parte” (16,6%) o totalmente se cumple (50,0%).

La sostenibilidad ha condicionado significativamente el PTMCO, lo que concuerda con los objetivos de sostenibilidad en los ámbitos local (de la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2014-2030), nacional (planes nacionales de protección medioambiental con objetivos hasta 2030), europeo (el Green Deal) e internacional (la Agenda 2030, la Conferencia de Naciones Unidas sobre Desarrollo Sostenible de Río). Tanto la dimensión medioambiental como la dimensión social están presentes en 5 de los 9 objetivos estratégicos (OE1, OE2, OE3, OE4, OE9); en la misión, visión y valores del plan y en sus orientaciones a largo plazo. Además, los criterios medioambientales/sociales se consideran tanto en el Análisis Coste Beneficio como en el Análisis Multicriterio (con un peso prioritario del 45%) utilizado para escoger el mejor escenario de actuación.

9.1. Para mejorar esta cuestión se propone explicitar la referencia a los ODS (se menciona solo una vez en la memoria). Debería indicarse al inicio esa vinculación a los ODS para, en la parte final, volver a mencionarlos en el sistema de seguimiento del plan. Sería una manera de que a medio y largo plazo se pueda establecer la conexión entre las medidas y logros del plan con su contribución a las grandes metas (lo que se llama localizar o territorializar la Agenda 2030 y sus ODS). Esto podría plantearse desde los indicadores de resultados y de impacto.

**Respuesta 9.1.** Se hace referencia a los ODS en el capítulo introductorio del Sistema de Seguimiento y Evaluación del Plan.

9.2. También se recomienda incluir el transporte de mercancías para mejorar la alineación del plan con el resto de las políticas.

**Respuesta 9.2.** Se ha incluido un objetivo específico de incentivar del desarrollo de políticas en materia de transporte sostenible de mercancías, con un indicador de impacto.

### 5.3.5 Coherencia interna

#### 10. ¿Existe en el Plan una coherencia entre los problemas y necesidades que quiere resolver, los objetivos estratégicos que define y los programas que ha diseñado para conseguirlo en el campo de su conocimiento?

En líneas generales se observa una adecuada coherencia entre los problemas y necesidades que quiere resolver el plan, así como los objetivos estratégicos que define y los programas que se han diseñado. Se considera bien justificado y argumentado.

Sin embargo, se realizan varias observaciones que podrían mejorar este aspecto:

10.1. Habría que aumentar la inversión para actuaciones de disuasión del uso de coche, y considerar la distribución urbana de mercancías.

**Respuesta 10.1.** Las medidas de disuasión del coche en el ámbito urbano y la distribución urbana de mercancías son competencia de los gobiernos locales (en planificación, gestión y financiación), y no del Plan, aunque el PTMACO incorpora recomendaciones en dicho sentido.

10.2. Incide poco en medidas que puedan convertir parte de los viajes metropolitanos en viajes intramunicipales, en el municipio de residencia de viajero/a, por ejemplo, mediante la relocalización de ciertas actividades (compra, ocio, determinados servicios administrativos).

**Respuesta 10.2.** La relocalización de actividades (como compra, ocio, servicios, etc.) no es competencia del Plan. El Plan interviene en materia de

movilidad y transporte, e incluso en la reeducación/ sensibilización de la ciudadanía para la disminución del número de desplazamientos cotidianos, no obstante, es el urbanismo (local) el responsable de las decisiones de reubicación de actividades.

#### 11. ¿Incluiría algún programa que lograría aumentar la eficacia del Plan?

Como posibles programas adicionales, se mencionan:

11.1. Programa de gestión de riesgos posibles que podrían darse durante la vigencia del plan (la ONU dispone de marcos de actuación respecto a riesgos, sobre todo tras la constatación del cambio climático y sus efectos).

**Respuesta 11.1.** Si fuese necesario, se añadirá durante el desarrollo del plan de seguimiento.

11.2. La cuestión del transporte de mercancías por carretera queda más tenuemente tratado, dadas las dificultades de adoptar medidas al respecto. Se recomienda la recopilación de datos, análisis, diagnóstico e identificación de medidas para mejorar la distribución urbana de mercancías.

**Respuesta 11.2.** Se ha completado la documentación del Plan, en materia de transporte de mercancías.

11.3. Medidas de disuasión del uso del coche, adecuadamente implementadas para evitar la reducción de la accesibilidad territorial.

**Respuesta 11.3.** Son medidas de competencia local, por los gobiernos locales, y no del Plan. No obstante, el Plan incorpora recomendaciones.

11.4. Adecuación del sistema de transporte público al envejecimiento de la población. Debería incluir no solo aspectos físicos de los vehículos, sino también los sistemas de información sobre el servicio (líneas, paradas, horarios, tarifas).

**Respuesta 11.4.** Se ha considerado en el diagnóstico del Plan.

También se proponen mejoras respecto a los programas planteados:

11.5. Mayor grado de concreción de las acciones, indicadores de realización, e indicadores de resultados, dirigidas a mitigar la vulnerabilidad al cambio climático, dada la gran relevancia que tiene este fenómeno en la movilidad no motorizada y en la seguridad de las infraestructuras de transporte. Si bien se contemplan acciones en este sentido dentro del programa P3, se hace de forma imprecisa, sin concretar infraestructura, y sin tener relevancia específica en el presupuesto.

**Respuesta 11.5.** En la Memoria, en el apartado “Descripción de las actuaciones más representativas del Escenario del Plan”, del capítulo “Escenario del Plan”, se describen las actuaciones enfocadas a combatir la vulnerabilidad contra el cambio climático. En el Anexo de Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio se indica el presupuesto asociado a la actuación.

De acuerdo con la escala de planificación del Plan, esta medida se desarrolla de acuerdo a tal escala estratégica, siendo los estudios posteriores al Plan los que concreten y definan en detalle dichas actuaciones.

11.6. Estudiar mejor los aspectos de accesibilidad a nudos atractores de viajes y procurar que todos los núcleos urbanos de los diferentes municipios tengan una cobertura de transporte público

**Respuesta 11.6.** Se ha considerado en el análisis de la accesibilidad del transporte público y en las actuaciones del Plan, en materia de ampliar el número de paradas del autobús metropolitano.

Otras recomendaciones:

11.7. Insistir más aún en la gobernanza y participación, incluyendo en el órgano de seguimiento a los agentes sociales, que solo están presentes en el plan durante la elaboración del mismo, pero que quedan desdibujados durante su ejecución. Tiene que existir una comisión de observadores externos, que acompañe la evolución del Plan y consiga levantar todas las piedras que se vayan encontrando en el camino.

**Respuesta 11.7.** Se ha considerado en la sección 14 del Plan, en el sistema de seguimiento y evaluación.

### 5.3.6 Priorización de elementos y factores de éxito

12. Si fuera necesario revisar, a lo largo de su ejecución (por ejemplo, por una disminución sensible de la financiación o un cambio gubernamental) el plan ¿a qué aspectos, objetivo estratégico, programas o proyectos NO se debería renunciar? ¿Por qué?

Consideran que no debe renunciarse a ningún objetivo estratégico, siendo que todos están interconectados, especialmente los relacionados con la sostenibilidad. Si se hubiera de dar una reducción, se propone la priorización de programas, o actuaciones dentro de los mismos, pero no la renuncia a objetivos.

Entre las acciones prioritarias, a las que no debería renunciar el plan, se enumeran:

- La sensibilización y educación son esenciales.
- La participación y gobernanza: debe fomentarse la participación de agentes sociales, como las empresas de los polígonos o distribuidores logísticos que asuman las implicaciones de ciertas medidas; pero

igualmente asociaciones vecinales u otros agentes que puedan generar efecto multiplicador en su comunidad.

- Las actuaciones de protección del peatón y potenciación de la movilidad a pie, las de fomento del uso de la bicicleta, de reducción del uso del vehículo privado y creación de zonas de bajas emisiones, son irrenunciables.
- El aprovechamiento de la red de ferrocarril existente para promover una red de transporte de cercanías, por ser una medida que, con un coste razonable, facilita la movilidad aprovechando infraestructura ya disponible, que promueve el transporte público y desincentiva el uso de vehículos privados, contribuyendo así a la consecución de un modo de transporte sostenible.
- La Mejora e incremento del transporte público, en general y específicamente en las localidades de menor tamaño. El transporte público constituye, para cada vez más personas, el único medio de transporte que les permite una vida autónoma. El transporte público es un medio esencial para el acceso a muchas instalaciones administrativas y sanitarias.

Se plantea menos relevante la propuesta de potenciar la bicicleta en el ámbito metropolitano para conectar los diferentes núcleos urbanos de un municipio, pero menos para conectar municipios, hay distancias demasiado grandes, además de la topografía en algunas zonas.

**Respuesta 12.** Todas estas cuestiones se incorporan al Plan, completando su contenido en los casos necesarios.

### 5.3.7 Integridad y relevancia

13. En el caso de que eche en falta alguna cuestión importante en el Plan, por favor, especifique de cuál se trata, y justifique por qué lo considera esencial para que el Plan consiga sus objetivos. Justificación:

13.1. Mencionar la legislación relativa a las personas con discapacidad y en conexión con el transporte, para sustentar mejor el enfoque de equidad e inclusión de las PMR (RD 1544/2007, de 23 de nov, o el RD Legislativo 1/2013, de 29 de nov).

**Respuesta 13.1.** Se ha considerado en el Marco Jurídico del Plan.

13.2. Conectar entre sí las actuaciones entre programas, porque existen conexiones y sinergias múltiples.

**Respuesta 13.2.** En el Anexo de Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio se describe la alineación y correspondencia entre actuaciones y programas.

13.3. Incluir como agentes implicados en las propuestas no solo a las instituciones públicas. Concretar más a los destinatarios específicos. Los posibles problemas en la implantación, limitaciones o impactos no previstos se detectarán mejor si se implica la ciudadanía (no solo ser "objeto" de acciones de sensibilización).

**Respuesta 13.2.** Se ha completado la población destinataria de los programas de actuación en la sección 12.8 del documento.

13.4. Presupuestar el sistema de seguimiento.

**Respuesta 13.2.** Se ha considerado en la sección 14.4. del documento.

13.5. Dar el detalle de las entidades participantes en las jornadas.

**Respuesta 13.2.** Se ha integrado en el Anexo Jornada Participativa.

13.6. Distribución por sexo de la utilización del transporte público y establecer las razones para esa variabilidad. Está claro que en lo que respecta a la tasa de motorización es más alta para los hombres. Es posible, por tanto, que la tasa de utilización de transporte público sea más elevada para las mujeres. En ese caso quizás habrá que estudiar la idea de establecer políticas de seguridad para la mujer en el Transporte público.

**Respuesta 13.2.** El análisis de utilización del transporte público desde la perspectiva de género ya se incluye en la sección “Análisis de la Movilidad”, en el apartado “Movilidad desde una perspectiva de género”.

Respecto a las actuaciones propuestas, el Plan contempla esta cuestión en la actuación “Difusión de la necesidad de garantizar la accesibilidad al transporte público de grupos socioeconómicamente vulnerables”, con medidas relacionadas con mejorar la visibilidad en paradas, espacio personal adecuado a bordo del vehículo, etc.

13.7. Las medidas de disuasión del uso del coche son imprescindibles para conseguir una utilización adecuada del transporte público colectivo. Solo de esta forma, el transporte público colectivo será todo lo sostenible que se espera de él.

**Respuesta 13.2.** Respuesta incluida anteriormente.

13.8. Es importante considerar la distribución urbana de mercancías debido a las interacciones existentes con la movilidad de las personas."

**Respuesta 13.2.** Respuesta incluida anteriormente.

13.9. Incluir el estudio de la movilidad a las áreas de actividad económica, hospitales, estaciones de tren, etc. que permitan diseñar medidas para la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas: El consorcio

Metropolitano del Área de Córdoba debería emitir informe vinculante (o informativo) ante las nuevas actuaciones urbanísticas.

**Respuesta 13.2.** Se ha considerado en el diagnóstico de la accesibilidad del transporte público.

13.10. En relación con los pesos de los criterios del análisis multicriterio, no parece que salgan de un proceso de participación, al menos con los decisores políticos, el documento no comenta como se han fijado.

**Respuesta 13.2.** Los pesos asignados a cada bloque se han determinado mediante la relación entre los tres bloques (económicos, medioambientales/sociales y de funcionalidad) y los 9 objetivos estratégicos del Plan.

13.11. Mayor dedicación a las cuestiones relacionadas con la vulnerabilidad al cambio climático, tanto en el diagnóstico como en el escenario tendencial, así como una propuesta concreta de medidas en este sentido, relacionadas por ejemplo con la estructura y acondicionamiento de las paradas y puntos de intercambio modal, con la recomendación de medidas concretas a los organismos responsables de infraestructuras que garanticen recursos como fuentes de agua, sombras, sistemas de refrigeración, ...

**Respuesta 13.2.** Se considera que el Plan incorpora un análisis pormenorizado en relación a la vulnerabilidad al cambio climático. En fase de diagnóstico, en el apartado “Análisis de la Vulnerabilidad al Cambio Climático” de la sección “Evaluación de las repercusiones al Cambio Climático”; y en la propuesta de actuaciones, con medidas concretas, como por ejemplo las actuaciones enfocadas a combatir la vulnerabilidad al

cambio climático, en particular la movilidad a pie, y las actuaciones específicas para Escenarios de Calor Extremo.

13.12. Se echa en falta un análisis de las expectativas y la potencial respuesta de los individuos a las medidas del Plan, en sus costumbres, y en su disposición al uso de formas de movilidad no motorizada o basadas en el transporte público.

**Respuesta 13.2.** Se ha considerado en un apartado específico.

14. En el caso de que considere que algún aspecto contemplado actualmente en el Plan no aporta valor, señálelo y por favor, explique el motivo. Justificación:

La mayoría considera que no eliminaría nada, todo aporta valor, lo que si proponen son algunas mejoras para hacer el plan más entendible:

- Quizá plantearía una manera más amigable de presentar las propuestas y tablas, con algún cuadro de mandos, ya que hay mucha y muy profusa información.
- Me parece excesivo el estudio de la parte de turismo para este plan. Indudablemente influye en la demanda pero como cualquier otro usuario local. Hay que entender al Turista como un demandante de servicio de transporte público. Por otro lado las actividades de hostelería o restauración como parte del Sector Servicios pueden generar exceso de trabajadores que atienden este sector. De igual forma que los trabajadores de los sectores primario, secundarios o del resto del sector servicios. Quizás habría que establecer un mapa por sectores

Un aspecto que, aunque aporta cierto valor, resulta quizás resulta más complementario es el relacionado con la integración de municipios al ámbito del PTMACO.

**Respuesta 14.** Se considera que con contenidos del Plan son adecuados al alcance del estudio.

15. ¿Cree que se debería reforzar el papel de la mujer en este Plan? ¿Podría darnos algunas ideas para lograrlo? Justificación:

Solo una persona no considera pertinente reforzar este aspecto, porque considera suficientemente integrada la perspectiva de género en el plan.

Sin embargo, se recogen varias propuestas concretas para visibilizar e intervenir en las diferencias entre hombres y mujeres en cuanto al transporte, como usuarias y profesionales:

15.1. Hay una presencia de la perspectiva de género en el plan y un esfuerzo por incorporar indicadores desagregados, aunque no es suficiente (algunos podrían desagregarse más; incluso en la jornada no se sabe cuántas mujeres participaron).

**Respuesta 15.1.** Se han incorporado los indicadores desagregados por sexo siempre que existan fuentes de información disponibles en tal sentido. Además, en el apartado correspondiente a la jornada participativa, se incluye el porcentaje de hombres y mujeres asistentes.

15.2. Se considera que se presta atención a la perspectiva de género en su fase inicial de diagnóstico, en el que se identifica una brecha de género en la tasa de motorización y empleo, especialmente fuera del núcleo central del municipio de Córdoba. Pero se echa en falta una consecuente propuesta de medidas en este sentido

**Respuesta 15.2.** Las medidas integran de forma inherente dicha cuestión. No obstante, se completa la descripción de las medidas (fundamentalmente las de concienciación y sensibilización) así como la

descripción de la línea estratégica LE2 y Programa P2, para que la perspectiva de género quede recogida en mayor medida en la estrategia.

15.3. Así mismo, la transversalidad de la equidad de género implica que las actuaciones se diseñan siempre desde este enfoque, al igual que hay un esfuerzo en el plan por incorporar a las PMR o la lucha contra el cambio climático.

**Respuesta 15.3.** Se ha considerado en las medidas. Ver respuesta anterior y respuesta 13.2.

15.4. La perspectiva de las mujeres, quienes asumen muchas labores de cuidados, es de gran interés, al igual que la de la infancia y juventud, para el rediseño de itinerarios/frecuencias o la valoración de los impactos de algunas medidas.

**Respuesta 15.4.** Las medidas integran de forma inherente dicha cuestión.

15.5. Proponen ahondar en los procesos participativos con perspectiva de género:

- Sería de interés que participaran asociaciones de mujeres en la gobernanza del plan, siendo que una dimensión clave expresada en el PTMCO es la de género.
- Para conocer con mayor detalle su visión y sus peticiones acerca de este modo de transporte, sería deseable un proceso de participación específico, quizás en el marco del desarrollo de los nuevos mapas concesionales.

**Respuesta 15.5.** Se incluyen las asociaciones de mujeres en el marco del plan de seguimiento. No obstante, la propuesta de establecer un proceso de participación específico en el marco del desarrollo de los nuevos mapas concesionales queda fuera del alcance del presente Plan.

15.6. Además de incluir la perspectiva de género en la planificación de los servicios, también es necesario conocer el rol de las mujeres en las infraestructuras de transporte, por lo que se propone:

- Analizar el empleo del sector de transporte por sexos y establecer políticas públicas de acuerdo a los resultados.
- Potenciar el papel de la mujer en las empresas y organismos de transporte, a todos los niveles.

**Respuesta 15.6.** Se considera fuera del alcance del Plan. No obstante, se está de acuerdo en la necesidad de establecer políticas públicas en equidad e igualdad, promovidas por la administración estatal.

### 5.3.8 Impacto en la sociedad andaluza

16. ¿Cree que la ejecución de la Estrategia podrá tener impacto(s) en su ámbito de influencia?

16.1. El escenario tendencial previsto en el plan prevé un impacto efectivo y muy positivo en varios aspectos:

- se descongestionarán las vías de acceso a la corona metropolitana y se mejorará la comunicación fuera de la corona y entre la corona metropolitana y el exterior. Mejorará también la conexión transversal fuera de la corona metropolitana.
- Mejorará las condiciones funcionalidad, accesibilidad, eficiencia y sostenibilidad ambiental de la movilidad
- Conllevará mejoras sociales en términos de integración y cohesión comunitaria.

- Contribuirá a la mejora de la calidad de vida de las poblaciones residentes en la zona metropolitana y también de aquellas personas que visiten el territorio, al disponer de una mejor calidad del aire.  
Sin embargo, aunque todas las personas expertas coinciden en que el plan puede tener un alto impacto, se resalta la importancia de contar con la ciudadanía:
- es importante transmitir a la población los efectos positivos en su salud, en el bienestar y de preservación de los valores ecológicos de la zona, dando valor a dicha conservación.
- Tal y como recoge el Plan “la opinión de la ciudadanía cuenta y debe ser recogida por sus gestores y gestoras” esto debe de hacerse a lo largo de la ejecución del Plan además de explicar las fases que se están llevando a cabo, de manera que se consiga que la ciudadanía participe activamente en la elaboración y desarrollo del Plan y de todas las políticas públicas que se establezcan.

**Respuesta 16.1.** En materia de participación, el Plan ha desarrollado jornadas participativas con grupos sectoriales (administración, asociaciones ciudadanas, sindicatos, etc.), en el proceso de tramitación ambiental (del documento Borrador y DIE) se han considerado observaciones de órganos gubernamentales, otras instituciones y colectivos sociales (como FACU, UCA, FAMP, Ecologistas en Acción, Cámara de Comercio, Universidad de Córdoba, Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores, etc.), se ha desarrollado una Comisión de Redacción del Plan respecto a la Versión Preliminar (participan todas las Consejerías de la Junta de Andalucía), un Comité de Expertos (actual consulta), y también sobre la Versión Preliminar, se lanza un proceso de participación pública y Trámite

de Audiencia, el cual alojará las observaciones correspondientes al Plan para la elaboración de la Versión Final.

17. Córdoba es un destino turístico relevante a nivel nacional e internacional, además de ser un nudo de comunicaciones para la distribución de viajeros y mercancías, lo que tiene repercusiones en la movilidad. ¿Considera que este elemento se ha analizado adecuadamente?

La mayoría de las personas consultadas cree que el plan analiza adecuadamente la influencia del turismo, el 50,0% considera que el análisis es en parte adecuado, y el 16,6% cree que es totalmente adecuado, frente a un tercio de respuesta que indican que no se ha considerado este factor lo suficiente.

El estudio del turismo se concentra en la ciudad de Córdoba. De la misma forma se ha considerado el transporte de mercancías, al contar esta ciudad con uno de los nodos logísticos más relevantes de Andalucía y con un relevante Centro de Transporte de Mercancías. Sin embargo, el Área metropolitana queda desdibujada en lo que respecta a estos elementos, por la centralidad de la capital

A este respecto se advierte:

- 17.1. El plan se centra especialmente en desplazamientos por motivos laborales o de acceso a servicios en la capital.

**Respuesta 17.1.** El Plan arroja soluciones a la movilidad de pasajeros para aquellos desplazamientos metropolitanos que, atendiendo a la macrocefalia de Córdoba, fundamentalmente se relacionan con la capital. No obstante, también se destaca que el Plan se centra especialmente en los desplazamientos por motivos laborales o de acceso a los servicios de la capital puesto que estos viajes se producen en las horas de mayor actividad,

congestión de tráfico (horas punta), y por tanto donde se generan el mayor volumen de problemas (asociados al uso del vehículo privado) de la movilidad metropolitana.

17.2. El turismo es un elemento fundamental a tener en cuenta ya que podría provocar el retraso en la ejecución de algunas etapas del plan

**Respuesta 17.2.** Indudablemente, el turismo es una actividad de relevancia del ámbito del Plan, aunque esta se concentra fundamentalmente en el interior del municipio de Córdoba, por lo que la planificación específica de sus necesidades debe desempeñarlas la administración local competente. No obstante, y con esta premisa, el análisis de movilidad propuesto por el Plan incluye al turista y no turista, entendiendo al turista como un usuario más de los servicios de transporte. En este sentido, la demanda turística metropolitana queda cubierta con las medidas del Plan, en función de la problemática y necesidades identificadas.

### 5.3.9 Comentarios adicionales

18. Es esencial que las acciones de educación y sensibilización a la ciudadanía se diseñen adecuadamente e impliquen todos los agentes de los municipios participantes del plan, que no queden solo en algo genérico. Se propone la celebración de mesas y reuniones explicativas, talleres específicos, participación de agentes sociales de los municipios en el seguimiento del plan, conexión con la educación formal y sus agentes, etc. También la administración deberá trasladar con convicción el plan cuando lo presente y explicitar su compromiso, que implica una valoración realista de los recursos para llevar a cabo el seguimiento y evaluación, no solo (que esencial) la ejecución de las medidas.

**Respuesta 18.** Se ha considerado. El sistema de seguimiento incluye realizar un Mesa de Participación con representantes de los ayuntamientos, agentes sociales u organizaciones sindicales, empresas de transporte, asociaciones vecinales, etc.

19. Desde el punto de vista de la participación ciudadana, puede resultar interesante crear Micro Áreas en las zona de más densidad de población. Estas Micro Áreas estarían compuestas por ciudadanía de esas zonas, interesada en la mejora de su vecindad (se podrían aprovechar, por ejemplo, las asociaciones vecinales) y facilitadores/as (personas empleadas para el desarrollo del plan) que animaran a la población a participar en la viabilidad del Transporte Público. Con ello se ayudaría a encontrar información que, posiblemente, sería difícil de extraer de las encuestas.

**Respuesta 19.** Se ha considerado en la sección 14 del Plan.

20. Crucial tener recursos humanos en la Consorcio y económicos para el seguimiento de la implantación

**Respuesta 20.** Se ha considerado en la sección 14 del Plan.

21. Muy interesante la propuesta que recoge, pág. 200, de reducción de tarifas durante escenarios de calor extremo.

**Respuesta 21.** No se consideran observaciones adicionales.

22. Reaccionar con flexibilidad ante retrasos y contratiempos, tratando de minimizar las dependencias entre actuaciones.

**Respuesta 22.** Se ha considerado en la planificación de las acciones.

## 5.4 Conclusiones del grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan

De manera complementaria al cuestionario anteriormente mencionado, se llevó a cabo un grupo focal el 20 de noviembre de 2023 del que se obtuvieron diferentes comentarios por bloque.

Según agrupa el IAAP, son los siguientes:

### 5.4.1 Metodología

**Tabla 10: Conclusiones del grupo focal sobre la Metodología**

SOBRE LA METODOLOGÍA DEL PLAN
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por el peso de la ciudad de Córdoba en el área metropolitana, se destaca la importancia de estudiar las zonas de bajas emisiones, aparcamientos, etc.</li> <li>• También se considera que, desde el punto de vista del consorcio, hay limitaciones competenciales para actuar en el ámbito urbano, por lo que es necesario que el municipio de Córdoba apoye este Plan, de lo contrario, puede ser un obstáculo.</li> <li>• Se considera importante considerar todos los aspectos relacionados con la accesibilidad en el área metropolitana: la cobertura y el tiempo. Para el análisis de la movilidad, también se recomienda descomponer el análisis en dos ámbitos (movilidad dentro de los municipios y entre municipios), ya que estos son aspectos distintos con soluciones distintas.</li> <li>• La participación y la perspectiva de género aparecen como una fase, pero deberían ser enfoques transversales.</li> <li>• Se identifica una debilidad del plan que también esta presente en otros planes. Los datos utilizados son prepandemia.</li> <li>• Se considera apropiado incluir en los planes la distribución urbana de mercancías.</li> </ul>

SOBRE LA METODOLOGÍA DEL PLAN
<p><b>Destacado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En general se considera un documento bien estructurado y redactado, respaldado en un importante trabajo, por lo que no se observa ningún aspecto metodológico que lo invalide</li> <li>• Se reconoce la limitación de competencias del plan metropolitano en el ámbito urbano, y en particular en la distribución urbana de mercancías, planificación de zonas de bajas emisiones, políticas de aparcamiento urbano, etc.</li> </ul>

*Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba” elaborado por el IAAP.*

### 5.4.2 Impacto potencial

**Tabla 11: Conclusiones del grupo focal sobre el Impacto Potencial**

SOBRE EL IMPACTO POTENCIAL DEL PLAN
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se reconoce que el plan no depende solo del Consorcio, ya que están implicados otros organismos. Esto hace que sea muy importante que haya un seguimiento activo, y que trate de adaptar el plan a los compromisos adquiridos.</li> <li>• La propuesta seleccionada está muy centrada en la mejora del tren de cercanías, y por tanto, la actitud que tome ADIF para apoyar esa propuesta será muy relevante.</li> <li>• Se recomienda profundizar en medidas dirigidas a desincentivar el uso del vehículo privado (disuasorias), medidas de educación y coordinación con otros organismos para que se incida en los hábitos de la población, medidas de vulnerabilidad ante el Cambio Climático, o medidas de movilidad a pie y en bicicleta, para los desplazamientos urbanos dentro de los municipios.</li> </ul>
<p><b>Destacado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se proponen más medidas de coordinación con otros organismos y ciudadanía para que se use el transporte público, ya que la distribución de competencias y la respuesta de la población pueden alterar los resultados previstos</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba” elaborado por el IAAP.

### 5.4.3 Suficiencia de tiempo y medios

**Tabla 12: Conclusiones del grupo focal sobre la suficiencia de tiempo y medios**

SOBRE LA SUFICIENCIA DE TIEMPO Y MEDIOS DEL PLAN
<ul style="list-style-type: none"> <li>Se reconoce que ciertos aspectos del plan no se pueden definir en detalle, no obstante, se señalan varios puntos de mejora en cuanto a detalles de la dimensión temporal y presupuesto: secuencia de priorización, conexión entre programas y actuaciones, partidas económicas de las actuaciones, etc.</li> <li>Se destaca que el plan depende de recursos financieros que no están garantizados, y remarcan que la flexibilidad es un punto fundamental.</li> <li>Se recomienda desarrollar un estudio de viabilidad económica y social, y un plan de seguimiento.</li> </ul>
<p><b>Destacado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Se encuentra que la secuencia temporal, el detalle del presupuesto, la consideración de algunos riesgos concretos y los estudios de viabilidad económica y social pueden mejorar las posibilidades de financiación del plan</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba” elaborado por el IAAP.

### 5.4.4 Coherencia interna: medidas prioritarias

**Tabla 13: Conclusiones del grupo focal sobre la coherencia interna**

SOBRE LA COHERENCIA INTERNA
<ul style="list-style-type: none"> <li>Se identifican cuestiones prioritarias para el Plan: cuidar la gobernanza, aprovechamiento de las infraestructuras ferroviarias existentes, la mejora del transporte público y un mayor peso del transporte a demanda, las evaluaciones de impacto y económicas ex ante, crear</li> </ul>

SOBRE LA COHERENCIA INTERNA
<p>sinergias con la población, e incidir en la formación a la población y la formación profesional en materia de movilidad sostenible.</p>
<p><b>Destacado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>La priorización de medidas debe consensuarse con la ciudadanía y abordar el aprovechamiento de infraestructuras existentes, la mejora del transporte público y el transporte a demanda, así como las medidas de sensibilización a la ciudadanía</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba” elaborado por el IAAP.

### 5.4.5 Integralidad y relevancia: el papel del turismo

**Tabla 14: Conclusiones del grupo focal sobre la integralidad y relevancia**

SOBRE LA INTEGRALIDAD Y RELEVANCIA
<ul style="list-style-type: none"> <li>No hay consenso sobre la necesidad de considerar el turismo como un elemento específico que influye en la movilidad ni sobre la necesidad de establecer medidas específicas.</li> <li>Por una parte, se apunta a la necesidad de recabar y analizar más datos sobre el turismo en Córdoba, y por otro, personas expertas de zonas turísticas entienden que el tratamiento del turismo es adecuado en el Plan.</li> </ul>
<p><b>Destacado:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>No hay consenso entre los expertos sobre el tratamiento que ha de darse al turismo en los planes de transporte metropolitanos.</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia a partir del documento “Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba” elaborado por el IAAP.

### 5.4.6 Observaciones finales

**Tabla 15: Observaciones finales**

OBSEVACIONES FINALES
<ul style="list-style-type: none"> <li>Importancia de la participación ciudadana.</li> </ul>

### OBSEVACIONES FINALES

- La gobernanza también es un factor determinante para mantener vivo el plan.
- Necesidad de garantizar el seguimiento, dotándolo de un presupuesto.
- En cualquier caso, se debe asegurar la financiación para que la ejecución de las medidas propuestas en el Plan pueda garantizarse.
- Finalmente, se recomienda trabajar en la teoría de cambio para abordar los compromisos del Plan.

#### Destacado:

- Este apartado recoge los últimos matices que señalan las personas expertas que son determinantes a la hora de determinar el éxito del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

*Fuente: Elaboración propia a partir del documento "Grupo focal con personas expertas para la evaluación ex ante del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba" elaborado por el IAAP.*

## 6 Información Pública y Trámite de Audiencia

Mediante Acuerdo del Consejo de Gobierno de 1 de julio de 2014, se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible, como instrumento de referencia para el conjunto de actuaciones vinculadas a la movilidad de personas y mercancías en el área Metropolitana de Córdoba.

Una vez concluida la redacción del documento preliminar del Plan y en virtud de lo previsto en el apartado séptimo del mencionado Acuerdo, que incluye también la segunda ronda de consultas dentro del procedimiento de evaluación ambiental estratégica prevista en el artículo 38.4 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental de Andalucía, se procede a someter al trámite de audiencia y consultas (BOJA número 52, de 14 de marzo de 2024):

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

Desde el día siguiente a la notificación del trámite, se abrió a tales efectos un plazo de 45 días hábiles a las entidades y organizaciones interesadas, con la finalidad de que se formulen las alegaciones que se estimen pertinentes.

En la siguiente tabla se muestran las administraciones consultadas durante el proceso de Información Pública y Trámite de Audiencia, indicando aquellas que han contestado a la solicitud con alegaciones al PTMACO.

**Tabla 16: Entidades consultadas durante el proceso de Información Pública y Trámite de Audiencia del PTMACO**

Entidades Consultadas	Presentan alegaciones
<b>Ayuntamientos y Diputación Provincial</b>	
Diputación Provincial de Córdoba	
Ayuntamiento de Almodóvar del Río	
Ayuntamiento de Baena	
Ayuntamiento de Castro del Río	
Ayuntamiento de Córdoba	
Ayuntamiento de El Carpio	
Ayuntamiento de Espejo	
Ayuntamiento de Fernán-Núñez	
Ayuntamiento de Guadalcazar	
Ayuntamiento de La Carlota	
Ayuntamiento de La Guijarrosa	
Ayuntamiento de La Victoria	
Ayuntamiento de Montemayor	
Ayuntamiento de Montoro	
Ayuntamiento de Obejo	
Ayuntamiento de Pedro Abad	
Ayuntamiento de Posadas	
Ayuntamiento de San Sebastián de los Ballesteros	
Ayuntamiento de Villa del Río	
Ayuntamiento de Villafranca de Córdoba	
Ayuntamiento de Villaharta	
Ayuntamiento de Villaviciosa de Córdoba	
<b>Junta de Andalucía</b>	

Entidades Consultadas	Presentan alegaciones
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Secretaría General de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, Servicio de Planificación y Evaluación Ambiental Estratégica	x
Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa. Viceconsejería	x
Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos. Viceconsejería	
Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional. Viceconsejería	x
Consejería de Empleo, Empresa y Trabajo Autónomo. Viceconsejería	
Consejería de Salud y Consumo. Viceconsejería	x
Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Viceconsejería	
Consejería de Agricultura, Pesca, Agua y Desarrollo Rural. Unidad de Igualdad de Género	
Consejería de Universidad, Investigación e Innovación. Viceconsejería	x
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Viceconsejería	x
Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad. Viceconsejería	x
Consejería de Industria, Energía y Minas. Viceconsejería	
Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública. Viceconsejería	x
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Viceconsejería	
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. DGIV	
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. DGIT	x

Entidades Consultadas	Presentan alegaciones
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Delegación Territorial CFATV en Córdoba	
Agencia de Obra Pública. AOPJA	
AVRA	
Consejo Andaluz de Gobiernos Locales	
CONSEJO ANDALUZ DE CONCERTACIÓN LOCAL. Consejería de Turismo, Regeneración, Justicia y Administración Local de la Junta de Andalucía	
Agencia Pública Andaluza de Educación en Córdoba	
<b>Profesionales del transporte / Colectivos sociales y otras instituciones</b>	
ACAF Asociación Cultural Cordobesa de Amigos del Ferrocarril	
Acpacys Asociación Cordobesa de Parálisis Cerebral y Otras Afecciones Similares	
AETRANS (Asociación de Empresarios de Transporte de Mercancías por Carretera)	
Agrupación empresarial ATC	
ASFACO	
ASICA (Asociación de Ingenieros Consultores de Andalucía)	
Asociación "A pata"	
Asociación Agraria de Jóvenes Agricultores (ASAJA)	
Asociación Ciclista A Contramano	
Asociación Ciclista CONBICI	
Asociación Cota 0	
Asociación de Autotaxi de Córdoba -Autacor	
Asociación de empresarios y autónomos del Transporte de Mercancías	
Asociación de empresas del sector medioambiental de Andalucía (AESMA)	
Asociación De Jóvenes Empresarios De Córdoba	
Asociación Española de la Carretera (AEC)	

Entidades Consultadas	Presentan alegaciones
Asociación ETAXI en Córdoba	
Asociación Provincial De Personas Sordas De Córdoba APPSC	
Asociación Taxi Rural de los Pueblos de Córdoba	
Asociación Técnica de Carreteras	
Asociación Tele-Taxi	
ASOTRAMER (Asociación empresarial de transporte discrecional de mercancías)	
ATRANSMERCO Asociación Provincial de empresarios del Transporte de Mercancías por carretera de Córdoba	
ATRANSUR. Asociación de Transportistas del Sur	
Aucorsa	
Autocares Carrera	
Autocares Flores	
Autocares Hermanos Alcaide	
Autocares Ramírez	
Autotransporte San Sebastián	
Autotransportes Ureña	
Cámara de Comercio de Córdoba	
Cambus	
CAVA (Confederación de Asociaciones vecinales de Andalucía)	
CCOO	
CEACOP (Círculo de empresas andaluzas de la construcción, consultoría y obra pública)	
CEPES (Confederación de entidades para la economía social de Andalucía)	
CICARTUJA (Círculo de investigaciones científicas Isla de La Cartuja)	
CLUSTER SMART CITY	
Colegio de Aparejadores y Arquitecto Técnico de Córdoba	
Colegio de Arquitectos	

Entidades Consultadas	Presentan alegaciones
Colegio de Geógrafos de Andalucía	
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos	
Colegio de Ingenieros Industriales Andalucía Occidental	
Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas Andalucía Occidental	
Colegio de Oficial de Geólogos de Andalucía.	
Colegio Oficial de Ambientólogos	
Colegio Oficial de Biólogos de Andalucía	
Colegio Oficial de Enfermeros	
Colegio Oficial de Ingenieros Agrónomos de Andalucía.	
Colegio Oficial de Ingenieros de Minas del Sur	
Colegio Oficial de Ingenieros de Montes	
Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucía Oriental.	
Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Agrícolas de Andalucía Occidental.	
Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos de Minas y Energía	
Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Forestales y Graduados en Ingeniería Forestal y Medio Natural (Delegación Andalucía).	
Colegio Oficial de Ingenieros Técnicos Industriales de Córdoba	
Colegio Oficial de Médicos	
Colegio Oficial de Químicos de Andalucía.	
COMITÉ DE ENTIDADES REPRESENTANTES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD. CERMIANDALUCÍA	
CONFEDERACIÓN ANDALUZA VECINAL - CONAVE	
CONFEDERACIÓN DE EMPRESARIOS DE ANDALUCÍA	X
Confederación de Empresarios de Andalucía (CEA)	
Confederación de Empresarios de Córdoba (CECO)	
Consejo Andaluz de Colegios Oficiales de Arquitectos . CACOA	

Entidades Consultadas	Presentan alegaciones
Consejo Andaluz de Ingenieros Técnicos Industriales	
Consejo Económico y Social de Córdoba	
Consejo Estudiantes Universitarios de Córdoba	
Consejo Movimiento Ciudadano de Córdoba	
Consortio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba	
CONSTRUCOR	
Coordinadora de Organizaciones de Agricultores y Ganaderos (COAG)	
CSIC Andalucía	
D.G.T.	
Ecologistas en Acción	
FACUA	
FADECO CONTRATISTAS	
FADECO PROMOTORES	
FANDABUS	
Federación Andaluza de Ciclismo	
Federación andaluza de Consumidores y amas de casa AL-ANDALUS	
Federación Andaluza de Cooperativas de Transporte. FEDECOTRAN	
Federación Andaluza de Municipios y Provincias (FAMP)	
FEDERACIÓN ANDALUZA DE TRANSPORTE (ACETM- Asociación Comarcal de Empresarios de Transporte y maquinaria auxiliar de Obra Pública)	
Federación Andaluza de Transportes. FATRANS	
FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD FÍSICA Y ORGÁNICA DE CÓRDOBA	
Federación Independiente de Transportistas de Andalucía. FEDINTRA	
Federación Provincial de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica (FEPAMIC)	

Entidades Consultadas	Presentan alegaciones
FENADISMER	
Fepamic ( Federación Provincial de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de Córdoba)	
Fsp Ugt- Federación de Sevicios Públicos de Unión General de Trabajadores	
Greenpeace España	
Grupo SEO Córdoba (Sociedad Española de Ornitología)	
Instituto Andaluz de la Mujer. Centro de la Mujer en Córdoba	
Mesa del Ferrocarril (José Carlos Tejada Cabornero)	
Next Continental (Alsa)	
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. Junta de Andalucía	
OFICINA ESPAÑOLA DE CAMBIO CLIMÁTICO. MINISTERIO PARA LA TRANSICIÓN ECOLÓGICA	
ONCE Córdoba	
Plataforma Carril Bici Córdoba	
SEOPAN – ASOC. EMPRESAS CONSTRUCTORAS Y CONCESIONARIAS DE INFRAESTRUCTURAS	
Socibus-Secorbus	
UCE (Unión Consumidores de Córdoba)	
UGT	
Unión de Consumidores de Andalucía (UCA)	
Unión de Pequeños Agricultores y Ganaderos (UPA)	
Universidad de Córdoba	
Universidad Loyola	
WWF/Adena (Asociación para la Defensa de la Naturaleza)	
<b>Administración General del Estado</b>	
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Secretaría de Estado de Medio Ambiente	
Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico. Secretaría de Estado de Energía	x

Entidades Consultadas	Presentan alegaciones
Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico. Secretaría de Estado para el Reto Demográfico	
Ministerio para la Transición Ecológica. Subdirección General de Evaluación Ambiental. DG Biodiversidad y Calidad Ambiental.	
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Secretaría General de Transporte Terrestre. Dirección General del Sector Ferroviario	X
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental	X
Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible. Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo. Dirección General de Aviación Civil	X
Subdelegación del Gobierno en Córdoba	
Miguel Lovera Sánchez de Puerta, Jefe de la Jefatura Provincial de la Unidad de Carreteras del Estado.	
ADIF	X
RENFE	
<b>Cuerpos de seguridad</b>	
Comandancia de la Guardia Civil en Córdoba	
Policía Local de Córdoba. Intendencia de Tráfico y Medio Ambiente	
Unidad de Policía de la Comunidad Autónoma de Andalucía en Córdoba	

Fuente: DGMT.

A continuación, se presenta un registro de los organismos que participaron en el período de información pública y de aquellos a los que se les dio audiencia durante la exposición pública de los documentos del PTMACO.

- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Secretaría General de Transporte Terrestre. Dirección General del Sector Ferroviario.
- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental
- Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible. Secretaría General de transporte Aéreo y Marítimo. Dirección General de Aviación Civil. Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea
- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Secretaría de Estado de Energía. Dirección General de Política Energética y Minas.
- Adif
- Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública. Secretaría General de la Administración Local.
- Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública. Viceconsejería.
- Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad. Secretaría General Técnica.
- Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Dirección General de Infraestructuras del Transporte.
- Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa. Dirección General de Emergencias y Protección Civil.
- Consejería de Salud y Consumo. Delegación Territorial de Córdoba.
- Consejería de Universidad, Investigación e Innovación. Secretaría General Técnica.

- Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Secretaría General de Medio Ambiente, Cambio Climático y Economía Azul.
- Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Secretaría General de Medio Ambiente, Cambio Climático y Economía Azul. Oficina Andaluza de Cambio Climático.
- Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Servicio de Educación para la Sostenibilidad.
- Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Delegación Territorial de Córdoba.
- Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Delegación Territorial de Córdoba. Servicio de Espacios Naturales Protegidos.
- Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular. Gabinete de Planificación de Calidad Ambiental.
- Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular. Servicio de Calidad del Aire.
- Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular. Servicio de Residuos y Calidad del Suelo.
- Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Delegación Territorial de Córdoba.
- Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional. Secretaría General Técnica

- Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional. Viceconsejería.
- Asociación de Químicos de Andalucía.
- Alegación particular relativa al municipio de Castro del Río.
- Corporación TRANSALIA.
- Confederación de Empresarios de Andalucía.

A continuación, se exponen y se contesta a cada una de las alegaciones, clasificadas por organismos y si estas se han estimado o no en la Versión Final del Plan, en el sentido:

- Alegaciones estimadas
  - Estimadas totalmente
  - Estimadas parcialmente
- Alegaciones desestimadas
  - Desestimadas (\*) por considerarse alegaciones que están disconformes con los objetivos del Plan o están fuera de alcance.
  - Desestimadas (\*\*) por considerar una previsión de desarrollo y estudio de detalle en fase posterior.
- Ya estimada, por abordar temas y/o matices que el Plan ya los incorpora en la documentación sometida a información pública y trámite de audiencia.
- No proceden, por no aportar alegaciones a los documentos del Plan, u otras cuestiones por las que no procede su admisión.

De todas las alegaciones recibidas (76), el 66% se han estimado o ya estaban estimadas en el Plan, y se han incluido las observaciones pertinentes en la Versión Final del PTMACO.

Cabe señalar que **las alegaciones recibidas no suponen cambios significativos en la estructura del Plan, ni en las medidas, ni en los objetivos y líneas estratégicas. Por ello, no ha sido necesario volver a iniciar el proceso de información pública.**

**Tabla 17: Tratamiento de alegaciones recibidas en el proceso de exposición pública y y trámite de audiencia del PTMACO**

Alegaciones		Número de alegaciones	% Total
Estimadas	Estimada totalmente	27	35,5%
	Estimada parcialmente	20	26,3%
	Total	47	61,8%
Ya estimada	Total	3	3,9%
Desestimadas	Desestimada * (disconformidad con objetivos/fuera alcance)	5	6,6%
	Desestimada ** (previsión en fase posterior)	1	1,3%
	Total	6	7,9%
No procede	Total	20	26,3%
<b>Total</b>		<b>76</b>	<b>100,0%</b>

Fuente: Elaboración propia.

## 6.1 Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Secretaría General de Transporte Terrestre. Dirección General del Sector Ferroviario.

1. Respecto a las referencias al ferrocarril, El punto 7.7.6. del Plan analiza la situación actual del sistema de transporte ferroviario en el Área de Córdoba. Se recogen las dos redes ferroviarias que discurren por Córdoba: una de alta velocidad, que conecta Córdoba con Málaga, Sevilla y Madrid, y otra de Media Distancia, que abarca el corredor Jaén-Córdoba-Sevilla-Cádiz. Hay que puntualizar que, conforme al Catálogo de líneas y tramos de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por la Orden FOM/710/2015, de 30 de enero, estas líneas deben denominarse como se indica en el apartado 3.1 del informe enviado.

Así, como conclusión, además de las ya indicadas en el punto “3. SITUACIÓN ACTUAL Y PLANIFICACIÓN FERROVIARIA” del informe, no existen más actuaciones previstas por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que deban ser tenidas en cuenta.

### Estimada

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Plan, en la sección 7.7.6. Transporte ferroviario.

2. Si bien se considera razonable que el Plan haga propuestas acerca de mejora de servicios ferroviarios existentes, modernización de líneas ferroviarias existentes

o estaciones y apeaderos, se recomienda aclarar en el mismo que los organismos competentes para ello serían, en cualquier caso, RENFE o el administrador de infraestructura, según se trate.

#### Estimada

**Respuesta 2.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Plan. Se integra a lo largo de la documentación (Diagnóstico, Programas de Actuación, Escenario del Plan, etc.) que las competencias en materia ferroviaria son de la Administración del Estado.

3. Por tanto, en vista de la documentación consultada y dentro de las competencias atribuidas a esta Subdirección General, no hay inconveniente en que se continúe con la tramitación del expediente siempre que se cumpla el condicionado de este informe.

#### No procede

**Respuesta 3.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

## 6.2 Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de la Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía de la Dirección General de Carreteras, informa favorablemente el Plan de Transporte Metropolitano del Área de

Córdoba (Versión Preliminar), condicionado al cumplimiento de las observaciones descritas, las cuales se listan a continuación.

1. En la tabla 26 del documento existe un error en la calificación de la A-4 Autovía del Sur, calificada como autopista, cuando realmente es una autovía. También existe una errata en el texto donde se califica la N-4 como autovía cuando realmente es carretera convencional como aparece en la tabla anterior.

#### Estimada

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se corrige la calificación de la autovía A-4 y N-4 en la sección 7.7.3. del Plan.

2. En el apartado 9.1.3 Previsiones de nuevos desarrollos, en la tabla 95, donde se expone las previsiones de infraestructuras viarias se indica erróneamente que en la Planificación del Ministerio está la mejora de la capacidad de la carretera autonómica A-306. Lo mismo ocurre en la tabla 9 del anexo 1. En la tabla 100 del mismo apartado, dentro de la Gestión y Digitalización del Transporte, todas las actuaciones recogidas se atribuyen al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, lo cual es erróneo. Lo mismo ocurre en el anexo 1.

#### Estimada

**Respuesta 2.** Se estima la observación y se corrige y completan las tablas de la sección 9.1.3. del Plan.

3. En el Anexo 7 sobre Consultas Realizadas, apartado 4.8, se consideran las observaciones realizadas en su día al documento de fecha agosto 2023 corrigiéndose la titularidad de varias carreteras descritas como de titularidad estatal.

### Ya estimada

**Respuesta 3.** Se valora positivamente la observación, aunque en este sentido se considera que la documentación del Plan sometida a exposición pública y trámite de audiencia ya integra correctamente la titularidad de las carreteras de titularidad estatal.

4. Las actuaciones recogidas en el Plan de Transportes del Área Metropolitana de Córdoba, que afectan o pudieran afectar a la Red de Carreteras del Estado, son:
- Nuevas paradas de transporte público que fortalezcan la cobertura del transporte metropolitano por autobús.
  - Nuevas plataformas reservadas en el entorno de la ciudad de Córdoba, en los principales accesos de las líneas metropolitanas a la capital.
  - Aparcamientos disuasorios asociados al cercanías, en la corona metropolitana.
  - Acondicionamiento de las paradas de autobús (existentes y nuevas) del ámbito metropolitano.
  - Crear una red ciclista conexas para el ámbito metropolitano, en el entorno de Córdoba.
  - Incrementar el número de puntos de carga para vehículos eléctricos y otros combustibles alternativos en toda el área metropolitana.

Todas estas actuaciones, así como aquellas otras que puedan suponer una afección a las carreteras (y a sus zonas de protección conforme a la Ley de carreteras 37/2015) de la RCE en el ámbito del Plan, tanto existentes (A-4, A-45, CO-31, CO-32, N-331, N-420, N-432, N-437, N-4), como a las futuras actuaciones actualmente en proyecto o en planeamiento deberán ser

informadas y autorizadas por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes, Movilidad Sostenible.

### Estimada

**Respuesta 4.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Plan. Se considera y refuerza en todo el documento (diagnóstico, escenarios y actuaciones del Plan, etc.) el requerimiento de informar y autorizar por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

## 6.3 Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible. Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo. Dirección General de Aviación Civil. Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea

El ámbito del Plan de Transporte Metropolitano del área de Córdoba se encuentra afectado tanto por las determinaciones del Plan Director del Aeropuerto de Córdoba aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 24 de mayo de 2011 (B.O.E. nº 141, de 14 de junio), como por las servidumbres aeronáuticas establecidas por el Real Decreto 729/2015, de 24 de julio, por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Córdoba.

En particular, parte de la red ciclista metropolitana prevista, en la parte del trazado coincidente con las carreteras CH-2 y N-437, se incluye dentro del área correspondiente al Sistema General Aeroportuario.

A este respecto, se podría admitir la inclusión de elementos ajenos al Sistema General Aeroportuario si Aena acredita que dichos elementos no suponen una interferencia o perturbación en el desarrollo y explotación de las actividades aeroportuarias y de transporte aéreo previstas en el Plan Director del Aeropuerto de Córdoba.

Asimismo, parte del trazado propuesto para la plataforma ciclista CO-02 Córdoba-Villarrubia y de la red ciclista metropolitana prevista, en la parte del trazado coincidente con la carretera CH-2, se encuentran en zonas en las que el terreno vulnera las servidumbres aeronáuticas y en la zona de seguridad de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas respectivamente [...]

No obstante, cabe señalar que, excepcionalmente, conforme el artículo 28 del Real Decreto 369/2023, la Dirección General de Aviación Civil podrá informar favorablemente planes e instrumentos de ordenación en los que se incluyan actuaciones que vulneren las servidumbres aeronáuticas y/o dentro de la zona de seguridad de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas, previa consulta al titular o gestor de la infraestructura aeronáutica o proveedor de servicios de navegación aérea e informe vinculante de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en el que se acredite que no se compromete ni la seguridad ni la regularidad de las operaciones de las aeronaves en el Aeropuerto de Córdoba.

Por todo lo anteriormente expuesto, por parte de este Centro Directivo se ha dado traslado a Aena y AESA de la documentación disponible para que, de acuerdo con las competencias que les corresponden, se pronuncien en relación con la propuesta de ordenación contemplada en el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba”.

En respuesta a las solicitudes de informe a AENA y AESA, en el “*INFORME SOBRE EL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE CÓRDOBA (19 MUNICIPIOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE CÓRDOBA, PROVINCIA DE CÓRDOBA) (Exp. 240191) (AEROPUERTO DE CÓRDOBA)*” se realizan las siguientes observaciones, **informando favorablemente** si se realizan las revisiones indicadas.

1. Sistema General Aeroportuario. Afecciones sobre el territorio. Consideraciones generales:

*Se encuentran afectados por las determinaciones del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba” terrenos dentro de la Zona de Servicio del Aeropuerto de Córdoba, aunque en el mencionado planeamiento no figura delimitado el Sistema General Aeroportuario de Córdoba, como puede observarse en el plano que se adjunta como Anexo I a este informe. Por lo tanto, se solicita adaptar el planeamiento para respetar el contenido y las determinaciones del Plan Director del Aeropuerto de Córdoba, y en particular para recoger los límites del Sistema General Aeroportuario que figuran como Zona de Servicio Aeroportuario en el Plan Director del Aeropuerto de Córdoba. El “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba” incluye dentro del área correspondiente al Sistema General Aeroportuario elementos ajenos a él, como es el caso, entre otros, de la actuación denominada T8 – ST5 Vías ciclistas metropolitanas, relativa a la red ciclista metropolitana prevista en la parte del trazado coincidente con las carreteras CH-2 y N-437.*

**Estimada**

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se incluye en la sección “13.2.3 Actuaciones enfocadas a la transición hacia una movilidad sostenible”, asociado a la actuación de “Conexiones de vías verdes en el sector oeste del Área de Córdoba”,

de la Versión Final del PTMACO, los límites del Sistema General Aeroportuario que figuran como Zona de Servicio Aeroportuario en el Plan Director del Aeropuerto de Córdoba. En dicha sección también se matiza que “esta medida, en las inmediaciones de la Zona de Servicios Aeroportuario del Plan Director del Aeropuerto de Córdoba, está prevista a lo largo de la carretera del Aeropuerto, pasando por la Avenida Principal y la calle Felipa”.

2. Sistema General Aeroportuario. Informe técnico elaborado por Aena en relación con el PTMACO:

Desde el punto de vista de las competencias de esta Dirección de Planificación Aeroportuaría y Control Regulatorio, acerca de la consulta realizada sobre el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba (Exp. 240191), se concluye que: En relación a las determinaciones del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba al respecto de la parte del trazado de la red ciclista coincidente con las carreteras CH-2 y N-437 propuesta dentro del ámbito del Sistema General Aeroportuario de Córdoba, se considera que **no suponen interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaría que Aena tiene atribuidas**, siempre y cuando dicho Plan recoja expresamente la necesidad de coordinar con Aena tanto la concreción y definición de las actuaciones conducentes a la materialización de dicha red ciclista, como de la ejecución de las mismas.

También se debe recoger referencia expresa con carácter normativo a que, en relación con los terrenos incluidos en la Zona de Servicio del Aeropuerto de Córdoba, se estará a la dispuesto en la normativa estatal en materia aeroportuaría y, en su caso, a las determinaciones del Plan Director del Aeropuerto de Córdoba,

debiendo ser el uso admisible en dichos terrenos exclusivamente el uso público aeroportuario.

**Estimada**

**Respuesta 2.** Se estima la observación y se incluye en la sección “13.2.3 Actuaciones enfocadas a la transición hacia una movilidad sostenible” la necesidad de coordinación con Aena para el desarrollo de la vía ciclista considerada.

3. Sistema General Aeroportuario. Área de Cautela:

Independientemente de lo anterior, cabe indicar que Plan Director del Aeropuerto de Córdoba establece un Área de Cautela Aeroportuaría con objeto de reservar suelos para una futura ampliación de las infraestructuras aeronáuticas. Al respecto, se recomienda que, en caso de proponer actuaciones dentro del Área de Cautela, estas sean acordadas con Aena, al objeto de compatibilizarlas con el desarrollo de la infraestructura aeroportuaría.

**Estimada**

**Respuesta 3.** Se estima la observación y se incluye dicha cuestión en la sección “13.2.3 Actuaciones enfocadas a la transición hacia una movilidad sostenible”.

4. Afecciones acústicas. Afecciones sobre el Territorio. Consideraciones generales:

Una parte del ámbito del Plan de Transporte Metropolitano se encuentra dentro de dichas curvas y por tanto sometido a las afecciones acústicas originadas en la operación de las aeronaves en el Aeropuerto de Córdoba, tal y como puede observarse en el plano que se adjunta como Anexo II del informe. En particular, de conformidad con la documentación recibida sobre el planeamiento, existen actuaciones afectadas por las huellas de ruido, tales como la actuación

denominada T8 – ST5 Vías ciclistas metropolitanas, relativa a la red ciclista metropolitana prevista en la parte del trazado coincidente con las carreteras CH-2 y N-437.

No obstante lo anterior, teniendo en cuenta dicha afección sónica, **las actuaciones propuestas por el Plan de Transporte Metropolitano son compatibles** con los niveles sonoros presentes.

### No procede

**Respuesta 4.** No se realizan observaciones concretas en materia de afecciones acústicas. La Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo informa favorablemente en lo que a las afecciones acústicas del Aeropuerto de Córdoba se refiere.

### 5. Servidumbres Aeronáuticas. Afecciones sobre el territorio. Consideraciones generales:

Parte del ámbito de estudio se encuentra incluido en las zonas de Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Aeropuerto de Córdoba. En los planos que se adjuntan como Anexo III a este informe, se representan las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Córdoba que afectan a dicho ámbito, las cuales determinan las alturas (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna construcción o instalación (incluidos todos sus elementos como antenas, pararrayos, chimeneas, equipos de aire acondicionado, cajas de ascensores, carteles, remates decorativos, etc.), plantaciones, modificaciones del terreno u objetos fijos o móviles (postes, antenas, aerogeneradores incluidas sus palas, carteles, etc.), así como el gálibo de las infraestructuras viarias. Excepcionalmente, conforme el artículo 28 del Real Decreto 369/2023, la Dirección General de Aviación Civil podrá informar

favorablemente planes e instrumentos de ordenación en los que se incluyan actuaciones que vulneren las servidumbres aeronáuticas, previa consulta al titular o gestor de la infraestructura aeronáutica o proveedor de servicios de navegación aérea e informe vinculante de AESA, en el que se acredite que no se compromete ni la seguridad ni la regularidad de las operaciones de las aeronaves. En los mencionados planos se representan mediante un tramado las zonas en las que el propio terreno vulnera dichas servidumbres.

Se solicita que el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba” incorpore entre sus planos normativos, los planos de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Córdoba, y deje constancia expresa del párrafo anterior en la normativa de su documentación.

En particular, hay zonas del ámbito de estudio en las que el propio terreno vulnera la Superficie Cónica, como es el caso de parte del trazado propuesto para la plataforma ciclista CO-02 Córdoba-Villarrubia, tal y como puede observarse en los planos 3.1 y 3.2 que se adjuntan como Anexo III a este informe. Asimismo, parte de la actuación denominada T8 – ST5 Vías ciclistas metropolitanas, en una parte del trazado coincidente con la carretera CH-2, se encuentra afectada por la Zona de Seguridad del equipo medidor de distancias y radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR/DME\_CBD), tal y como puede observarse en el plano 3.2 que se adjunta como Anexo III a este informe.

### Estimada

**Respuesta 5.** Se estima la observación y se incluye dicha cuestión en la sección “13.2.3 Actuaciones enfocadas a la transición hacia una movilidad sostenible”.

### 6. Servidumbres Aeronáuticas. Informe técnico elaborado por Aena en relación con el PTMACO:

Desde el punto de vista de las competencias de esta Dirección de Planificación Aeroportuaria y Control Regulatorio, acerca de la consulta realizada sobre el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba (Exp. 240191), se concluye que: (...)

- En relación a la parte del trazado propuesto para la plataforma ciclista CO-02 Córdoba-Villarubia que se encuentra en una zona donde el terreno vulnera, o se encuentra próximo a vulnerar, la Superficie Cónica de las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Córdoba, y a la parte del trazado de la red ciclista metropolitana coincidente con la carretera CH-2 que se encuentra afectada por la Zona de Seguridad del equipo medidor de distancias y radiofaro omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR/DME\_CBD) contemplada en las Servidumbres Aeronáuticas correspondientes al Desarrollo Previsible del Plan Director del Aeropuerto de Córdoba y que reflejan la ubicación actual de esta instalación, no se ha identificado en el planeamiento información acerca de posibles elementos en altura asociados a dichas instalaciones. Se considera que, si los elementos asociados a dichas instalaciones presentasen una altura inferior a los 4,80 metros considerados para los caminos y autopistas en el artículo 12.3.2 del Adjunto A del Anexo 14 de OACI, su presencia podría considerarse admisible desde el punto de vista de su afectación a las servidumbres aeronáuticas. No obstante, se reitera que al no conocer las alturas ni tipología de las posibles instalaciones asociadas a dicha plataforma ciclista y red ciclista metropolitana, no es posible por parte de esta Dirección de Planificación Aeroportuaria y Control Regulatorio determinar si su presencia comprometería la seguridad o regularidad de las operaciones de las aeronaves en el Aeropuerto de Córdoba, por lo que el planeamiento debería incluir las disposiciones que permitiesen asegurar el cumplimiento de la normativa en materia aeroportuaria”

### Estimada parcialmente

**Respuesta 6.** Se estima parcialmente la observación y se incluye dicha cuestión en la sección “13.2.3 Actuaciones enfocadas a la transición hacia una movilidad sostenible”. Se incluye la normativa aplicable, aunque se reitera que serán estudios posteriores los que desarrollen la medida concreta y en su caso serán estos estudios los que diseñen la actuación acorde a la normativa vigente y en coordinación con las administraciones competentes en aviación.

### 7. Servidumbres Aeronáuticas. Informe elaborado por AESA en relación con el PTMACO:

Una vez analizadas las conclusiones de la referida nota técnica realizada por Aena SME, S.A., con código DPAC-24-NTP-37467-1.0, esta Agencia informa que el citado desarrollo urbanístico **no comprometería ni la seguridad ni la regularidad de las operaciones de las aeronaves**, siempre y cuando el planeamiento incluya las disposiciones que permitan asegurar el cumplimiento de la normativa en materia aeroportuaria

### Estimada parcialmente

**Respuesta 7.** Se estima la observación y se incluyen las consideraciones normativas aplicables en la sección “13.2.3 Actuaciones enfocadas a la transición hacia una movilidad sostenible”. Se reitera que serán estudios posteriores los que desarrollen las medidas concretas y en su caso serán estos estudios los que diseñen la actuación acorde a la normativa vigente y en coordinación con las administraciones competentes en aviación.

### 8. Conclusión

Por lo tanto, al acreditar la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), tras informe técnico de Aena, que no se compromete ni la seguridad ni la regularidad de las operaciones de las aeronaves, en virtud del artículo 28 del Real Decreto 369/2023 de servidumbres aeronáuticas, por el que se contempla la excepción para poder informar favorablemente los planes e instrumentos de ordenación en los que se incluyan actuaciones que vulneren las servidumbres aeronáuticas, este Centro Directivo **informa favorablemente** el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba”, condicionado a que se realicen las incorporaciones indicadas en el epígrafe “Conclusión” de los apartados “4.- Sistema General Aeroportuario” y “6.- Servidumbres Aeronáuticas” del presente informe

### Estimada

**Respuesta 8.** Se estima la observación y se incluyen las consideraciones normativas aplicables en la sección “13.2.3 Actuaciones enfocadas a la transición hacia una movilidad sostenible”.

## 6.4 Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Secretaría de Estado de Energía. Dirección General de Política Energética y Minas

1. El Centro Directivo, dentro de sus competencias, no tiene observaciones al documento. No obstante, en lo relativo al Plan que se aprobará, se considera que debería estar sujeto a lo establecido en la normativa sectorial energética vigente aplicable. En concreto, le es de aplicación la Ley 24/2013, de 26 de diciembre, del Sector Eléctrico y a su normativa de desarrollo, entre otras.

### Estimada

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Plan. Se incorpora la normativa sectorial aplicable en la documentación del Plan, en el Estudio Ambiental Estratégico.

## 6.5 Adif

1. Una vez analizada la información descargada sobre el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba; Plan de Movilidad Sostenible, se puede observar que no se recoge la Ley del Sector Ferroviario, ni a su Reglamento. Además, se observa que en el apartado gráfico tampoco aparecen reflejadas las limitaciones a la propiedad relacionadas con el Sector Ferroviario. En ese sentido, se pide que sean incluidas en el borrador del Plan de Transporte Metropolitano.

### Estimada parcialmente

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Plan, integrando la Ley del Sector Ferroviario y demás regulaciones en el marco normativo del Plan.

2. Por otro lado, en el Plan Metropolitano de Transporte, en lo referente al ferrocarril, se plantean tanto la apertura de estaciones como alteraciones del servicio de transporte de pasajeros. Según el Art. 4 de la repetida Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, toda modificación de la Red Ferroviaria de Interés General, integrada por las infraestructuras ferroviarias, las estaciones de viajeros y las terminales de transporte de mercancías, corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, por lo que será éste quien se pronuncie al respecto.

No obstante, teniendo en cuenta lo anterior, Adif no tiene inconvenientes a que se continúe con la tramitación de este expediente

#### Estimada

**Respuesta 2.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Plan. Se aclara en la documentación que las competencias en materia ferroviaria con de la Administración del Estado, en la descripción de las actuaciones del Plan.

## 6.6 Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública. Secretaría General de la Administración Local

1. Con mención al marco normativo de aplicación, se consideran las siguientes conclusiones, no alegando en su caso ningún punto concreto sobre el contenido del PTMACO.
  - El órgano promotor, en el supuesto de que la iniciativa pudiera afectar al ejercicio de las competencias propias de la administración local, debe solicitar el informe preceptivo del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, no procediendo dirigir trámite de audiencia al mencionado Consejo, como si se tratara de la ciudadanía en general y con los plazos y aspectos formales propios de estos trámites.
  - Esa solicitud se realizará a través de esta Secretaría General, mediante un oficio en el que de forma inequívoca, invocando el artículo 57 de la LAULA, nos solicite que se recaba el preceptivo informe del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, adjuntando el proyecto de Decreto así como sus Anexos (Plan) de cara a facilitar el conocimiento y elementos de juicio necesarios para valorar cómo se afectan a

las competencias locales propias, el impacto que aquellas puedan ejercer sobre dichas competencias y emitir los juicios de legalidad y oportunidad que considere.

#### No procede

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

## 6.7 Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública. Viceconsejería.

1. La Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública no realiza observaciones respecto al citado instrumento de planificación.

#### No procede

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

## 6.8 Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad. Secretaría General Técnica

1. Dado que dicho Plan hace referencia a la necesidad de adaptación del transporte público de las personas con discapacidad y a mejorar la accesibilidad metropolitana, hemos dado traslado del Plan a la Dirección General de Personas con Discapacidad para que formule cuantas observaciones o sugerencias consideren, analizado el mismo, le comunico que no se formulan observaciones, alegaciones ni sugerencias.

#### No procede

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

## 6.9 Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Dirección General de Infraestructuras del Transporte

1. Desde el Servicio de Infraestructuras del Transporte informamos que se ha desarrollado por la Delegación Territorial en Córdoba el Contrato de Suministro e Instalación de Marquesinas-Refugio en el Ámbito de la Red de Transporte Interurbano de Viajeros por Carretera de la Provincia de Córdoba, al objeto de que sean tenidas en consideración, si procede, en su versión definitiva. Este contrato ha supuesto actuaciones en los municipios incluidos en el ámbito territorial del Plan.

### Estimada

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Plan. Se integra dicho Contrato en la sección 9.1.3 Previsiones de nuevos desarrollos, por considerarse parte del escenario tendencial.

## 6.10 Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa. Dirección General de Emergencias y Protección Civil

1. Dentro del punto 3.4. “Posibles interacciones con otros instrumentos de planificación” del Documento Estudio Ambiental Estratégico, se ha tenido en

cuenta la siguiente planificación en materia de Emergencias y Protección Civil: • Plan de Emergencia por Incendios Forestales de Andalucía. • Plan de Emergencia ante el Riesgo de Inundaciones en Andalucía.

Entendemos que además de los anteriores deberían considerarse los siguientes:

- Plan de Emergencia ante accidentes graves en los que intervienen sustancias peligrosas.
- Plan de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril en Andalucía.
- Plan de Emergencia ante el Riesgo Sísmico de Andalucía.

Por otro lado, los documentos resultan coherentes en relación a otros aspectos relacionados con las actuaciones y competencias de esta Dirección General en materia de emergencias y protección civil, no formulándose otras aportaciones ni observaciones al mismo.

### Estimada

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Estudio Ambiental Estratégico del PTMACO.

## 6.11 Consejería de Salud y Consumo. Delegación Territorial de Córdoba

1. Considerando el Informe de Salud en Evaluación Ambiental Estratégica, con el análisis de las aportaciones del Plan, se mencionan las siguientes conclusiones, las cuales son positivas y consideran que la documentación es robusta y amplia.
  - Destacar la inclusión de las recomendaciones en el EAE de la respuesta a la consulta de alcance por parte de esta Delegación Territorial.

- En referencia a las consideraciones respecto a la VIS presentada, se valora positivamente la inclusión en el documento de las recomendaciones hechas por esta Delegación Territorial en la respuesta a la solicitud de alcance en la evaluación ambiental del Plan.
- Podemos concluir que la redacción del documento es bastante completa y refleja las medidas coherentes con el Plan en materia de salud y calidad de vida.
- En consonancia con las últimas consideraciones y aportaciones hechas a la comisión de redacción del Plan, destacar la inclusión de Zonas de Bajas emisiones, y que se haya puesto en valor las recomendaciones de intentar alinear las medidas del Plan con las propuestas en el Plan de Mejora de la Calidad del Aire.

Por último, analizado el estudio ambiental estratégico que presenta el promotor valoramos, dentro de nuestras competencias, que no se esperan impactos significativos negativos en la salud en el desarrollo de este proyecto, habiéndose optimizado los existentes

**No procede**

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

## 6.12 Consejería de Universidad, Investigación e Innovación. Secretaría General Técnica

1. Consultados los centros directivos de la Consejería y los distintos entes instrumentales de la misma, se comunica que no se presentan observaciones.

**No procede**

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

## 6.13 Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Secretaría General de Medio Ambiente, Cambio Climático y Economía Azul

La Secretaría General de Medio Ambiente, Cambio Climático y Economía Azul de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, propone las siguientes consideraciones en el “Informe en fase de segundas consultas a administraciones”.

Por simplificación, a continuación solamente se citan aquellas cuestiones consideradas como parcialmente resueltas o no resueltas. Así mismos, los “comentarios sobre materias específicas” se resuelven en cada una de las subsecciones correspondientes a los Servicios de las secretarías y/o delegaciones de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

1. Se considera que el EsAE cumple parcialmente en materia de calidad del aire. El apartado 3 del presente informe desarrolla esta cuestión a través de la respuesta del Servicio de Calidad del Aire de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular, con las siguientes consideraciones.
  - En la zonificación del área se ha incluido una nueva zonificación que no se incluye ni en el Plan ni en el EsAE.
  - Incluye recomendación de modificación de texto donde se referencia a contaminantes en las zonas de evaluación donde incluye la nueva.
  - Incluyen recomendaciones de modificaciones puntuales de texto en distintos apartados del EsAE.

- Proponen sustituir un indicador en el seguimiento.
- Informan de la aprobación del Plan de mejora de la calidad del aire de Córdoba.

### Estimada

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Estudio Ambiental Estratégico. Se da respuesta a las consideraciones propuestas por el Servicio de Calidad del Aire.

- Se considera la nueva zonificación descrita, en la sección 4.1.1 del EAE.
  - Se modifican los textos sugeridos en el EAE, conforme a la observación.
  - Se sustituye el indicador en el seguimiento indicado.
  - Se hace mención al futuro Plan de Mejora de la Calidad del Aire en la zona urbana de Córdoba en el EAE, en la sección 3.4. del documento.
2. Sobre el análisis de alternativas, se considera que el EsAE cumplimenta las citadas tablas de coherencia, si bien no se apoya en ellas para seleccionar la alternativa elegida, sino únicamente en un análisis multicriterio. Por tanto, el análisis de alternativas parece no contempla todos los elementos estratégicos y ambientales involucrados. El promotor deberá justificar en el EsAE este aspecto no considerado del DA.

### Estimada parcialmente

**Respuesta 2.** Se valora positivamente la observación, considerando que las citadas tablas de coherencia se cumplimentan de tal forma que se justifique la viabilidad ambiental de las alternativas. No obstante, el Análisis Multicriterio (AMC) será la herramienta de selección de alternativas, tanto por incorporar factores ambientales de la Ley GICA, seleccionados en coordinación con el órgano ambiental, como por integrar indicadores medibles y cuantificables que permitan comparar las alternativas entre sí, con indicadores tanto ambientales

como funcionales, ligados estos últimos al sistema de transporte, el cual es la materia principal de su ámbito de planificación.

Debe recordarse que el MCA se constituye como una herramienta tradicionalmente empleada en la evaluación y selección de alternativas, que, en el presente Plan, incorpora de forma precisa los criterios ambientales propuestos por la Ley GICA, los cuales han sido analizados de forma pormenorizada para integrarlos en el AMC.

Esta consideración se incluye en el Estudio Ambiental Estratégico del PTMACO.

3. Sobre el seguimiento y evaluación, se considera que el EsAE cumple con lo indicado respecto al sistema de seguimiento ambiental. No obstante, el panel de indicadores debe incluir algún indicador relacionado con los efectos negativos sobre la calidad del suelo y sobre la fragmentación del territorio (ambos valorados como compatibles por la red ciclista metropolitana). El indicador de ocupación de suelo debe referirse a una unidad de superficie, además se considera un indicador estático para el seguimiento del impacto sobre la biodiversidad, no podrá identificar tendencias (habrá que considerar algún indicador dinámico). El promotor deberá incluir en el EsAE estas propuestas justificándolo adecuadamente en su defecto.

### Estimada parcialmente

**Respuesta 3.** Se valora positivamente la observación, y se completa el sistema de indicadores del EAE (sección 8), integrando indicadores relacionados con la calidad del suelo y la fragmentación del territorio.

## 6.14 Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Secretaría General de Medio Ambiente, Cambio Climático y Economía Azul. Oficina Andaluza de Cambio Climático

A continuación, se exponen las observaciones realizadas en el “Informe de cumplimiento del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba con los requisitos del artículo 19 de la Ley 8/2018” de marzo de 2023, realizado por la Oficina Andaluza de Cambio Climático (OACC)

Es objeto del informe revisar en qué medida las observaciones del informe de coherencia de marzo de 2023 han sido contempladas en esta nueva versión sometida a consulta pública (con fecha de febrero de 2024), así como valorar la consideración del cambio climático en el Estudio Ambiental Estratégico.

1. Se confirma que se han considerado las observaciones iniciales en materia de emisiones de GEI y consumo energético.

**No procede**

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del EAE.

2. Se confirma que se han considerado las observaciones iniciales en materia de coherencia con el PAAC, en el marco estratégico.

**No procede**

**Respuesta 2.** No se realizan observaciones al documento del EAE.

3. Respecto al objetivo OESP2, para hacerlo coherente con el PAAC y el PNIEC, se ha considerado parcialmente, ya que el objetivo ha pasado a definirse con respecto al escenario tendencial, si bien se ha fijado un objetivo de reducción del 30%, que no es coincidente con el 39,5% del PAAC.

**Estimada**

**Respuesta 3.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Estudio Ambiental Estratégico. El OESP2 se define de tal forma que se alinee completamente con el OTE1 de PAAC.

4. Se confirma que se han considerado las observaciones iniciales en materia de redefinir todos los objetivos específicos del Plan, y se ha eliminado el objetivo de reducción con respecto al escenario tendencial. De igual forma respecto a considerar dos objetivos de reducción del consumo energético y la complementariedad existente entre ellos, así como incluir de forma explícita una mención a la promoción del uso de las energías renovables.

**No procede**

**Respuesta 4.** No se realizan observaciones al documento del EAE.

5. Se confirma que se han considerado las observaciones iniciales en materia de líneas estratégicas.

**No procede**

**Respuesta 5.** No se realizan observaciones al documento del EAE.

6. Se confirma que se han considerado las observaciones iniciales en materia de indicadores.

**No procede**

**Respuesta 6.** No se realizan observaciones al documento del EAE.

7. Se confirma que se han considerado las observaciones iniciales en materia de impacto sobre las emisiones de GEI.

#### No procede

**Respuesta 7.** No se realizan observaciones al documento del EAE.

8. Respecto a la valoración del Estudio Ambiental Estratégico, en cuanto al ámbito de la adaptación, “[...] es necesario señalar que el proceso seguido es absolutamente impecable, e independientemente de la valoración de los resultados, debe considerarse como más que suficiente para dar pleno cumplimiento a lo exigido al respecto en La Ley 8/2018, de 8 de octubre (apartado a) del art. 19), como contenido mínimo para los “Planes con incidencia en materia de cambio climático y evaluación ambiental””.

[...] “En conclusión, habiéndose realizado la evaluación de riesgos de los principales impactos y deducido de esta las medidas de adaptación que se han considerado como necesarias, se insta a que se suprima este último apartado de “análisis de la vulnerabilidad””.

#### Estimada

**Respuesta 8.** Se estima la observación y se suprime la sub-sección de análisis de vulnerabilidad en el Estudio Ambiental Estratégico.

9. Respecto a la valoración del Estudio Ambiental Estratégico, en cuanto al ámbito de la mitigación, se valora positivamente el análisis del cumplimiento de los objetivos específicos en materia de reducción de emisiones de GEI y de consumo energético, con las observaciones detalladas en el apartado 2.3. Asimismo, se considera que la nueva redacción del apartado 4.2.3 “Disposiciones necesarias para el fomento de la baja emisión de gases de efecto invernadero y prevención de los efectos de cambio climático a medio y largo plazo” se ajusta mejor a lo indicado en el artículo 19.2 b) de la Ley 8/2018, de 8 de octubre.

No obstante, se podría completar dicho apartado indicando cuáles son las medidas del escenario seleccionado del Plan que inciden sobre cada una de las disposiciones a corto, medio y largo plazo descritas.

#### Estimada parcialmente

**Respuesta 9.** Se valora parcialmente la observación, considerando que dicha recomendación excede el alcance de la evaluación ambiental estratégica del Plan, puesto que el horizonte del mismo se enmarca en el año 2030, y todas las medidas serán de corto-medio plazo, y en definitiva según lo que se considere en el marco presupuestario de financiación de actuaciones.

En este sentido, cabe indicar que la memoria económica se elabora con la versión final del PTMACO, y es en dicho documento donde se recoge la vinculación de las actuaciones con el corto, medio y largo plazo, incluyendo las anualidades de financiación y por tanto puesta en servicio. Esta memoria económica debe ser validada por la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos.

## 6.15 Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Servicio de Educación para la Sostenibilidad

1. En relación a las competencias de este Servicio (sensibilización, educación ambiental y para la sostenibilidad y formación ambiental) no se considera necesario realizar ninguna consideración general.

#### No procede

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del EAE.

2. No obstante, se realizan consideraciones específicas.

Consideraciones específicas al Documento Versión Preliminar (Feb 2024): En el punto 5.3. Marco andaluz, en la página 44 se menciona la “Estrategia para la Transformación Económica de Andalucía. Horizonte 2027”. Se propone incorporar, a continuación, el siguiente texto: [...]

#### Estimada

**Respuesta 2.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Estudio Ambiental Estratégico.

3. Consideraciones específicas al Documento Anexo Marco Jurídico y Estratégico (Feb 2024): En el punto 2.3. Nivel regional, en la página 21 se menciona la “Estrategia andaluza de desarrollo sostenible2030”. Se propone incorporar, a continuación, el siguiente texto: [...]

#### Estimada

**Respuesta 3.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Estudio Ambiental Estratégico.

## 6.16 Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Delegación Territorial de Córdoba

Se realizan las siguientes consideraciones:

1. Consideraciones generales: Respecto al Programa de Actuación P1, únicamente destacar que el aumento de las circulaciones de los trenes genera ruido y vibraciones en su entorno más directo, con potenciales efectos negativos para la salud de las personas y de las especies silvestres. Es previsible

que el efecto negativo sea compatible, por no operar nuevos corredores ferroviarios, y no ensanchar la zona de influencia acústica del ferrocarril, y fundamentalmente en el ámbito urbano.

Se han detectado varias referencias a “El Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz”, que se entiende que son erratas (página 20 del documento “Resumen no técnico del Estudio Ambiental Estratégico. Febrero 2024”; página 420 del documento “Estudio Ambiental Estratégico. Febrero 2024”; página 395 del documento “Versión Preliminar. Febrero 2024”).

#### Estimada

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se ha revisado y corregido las erratas en la documentación del Plan.

2. Consideraciones sobre Hábitats de interés Comunitario (HIC): se considera un mínimo suficiente habida cuenta que el Plan no constituye instrumento (proyecto o actuación) o previsión de ejecución material de actuaciones concretas.

#### No procede

**Respuesta 2.** No se realizan observaciones al documento del EAE.

3. Consideraciones sobre Biodiversidad: [...] En la Tabla 141: “Identificación de los aspectos del medio ambiente susceptibles de ser afectados por el Plan” (página 369), se proponen las medidas y directrices para valorar el impacto de las infraestructuras sobre las especies silvestres en régimen de protección especial y general, y de efecto sobre la “fragmentación del territorio” término que se entiende debería corregir con el aceptado “fragmentación de los hábitats”. [...] Se considera igualmente que el EAE cumple con un mínimo suficiente.

#### No procede

**Respuesta 3.** No se realizan observaciones al documento del EAE.

4. Consideraciones sobre la incidencia en los espacios naturales protegidos: [...] En la versión preliminar del Plan de febrero de 2024 se establecen unas previsiones de infraestructuras viarias (páginas 264 y 265), que se representan en la Figura 187 (página 266), pero el nivel de detalle no permite analizar su incidencia territorial. La que discurre hacia el norte afectará a la Zona de Especial Conservación Guadiato Bembézar (ES6130007) y quizás también a la del Guadalmellato (ES613006). Su trazado podría ser inviable ambientalmente por afectar a especies determinadas por la Unión Europea como prioritarias. Por su parte, la infraestructura que se dirige al sur podría tener afección a la Zona de Especial Conservación al Río Guadajoz Tramo Inferior (ES6130008).

Así, algunas de las infraestructuras existentes atraviesan Zonas de Especial Conservación, que se verán afectadas por las actuaciones de mejora previstas en dichas infraestructuras, en ocasiones competencia de otras administraciones, como la Diputación Provincial (Mejora seguridad vial carril de vehículos lentos en la A-421 Villafranca de Córdoba-Adamuz) o la Administración General del Estado (Autovía A-81 Badajoz-Espiel-Granada o el Corredor Toledo-Córdoba). Estas infraestructuras deben ser evaluadas en sus correspondientes procedimientos, pero se recuerda que un corredor para la autopista de Toledo-Córdoba tuvo una DIA negativa. Las circunstancias actuales no han variado y el corredor volvería a ser inviable ambientalmente.

Además, algún trazado parece afectar a montes declarados de utilidad pública y deberá seguir el procedimiento de prevalencia de una utilidad pública.

[...] Se considera que, a la escala estratégica de la presente valoración ambiental, las actuaciones propuestas por el Plan no interfieren de forma

negativa significativa con los espacios de la Red Natura 2000. Las actuaciones se localizan fuera de la Red Natura 2000 y por el esfuerzo del Plan en luchar contra el cambio climático a través de la movilidad sostenible, los efectos esperables serán en cualquier caso positivos.

Del análisis de los documentos no se esperan afecciones significativas sobre las Zonas de Importancia Comunitaria. No obstante, se señala que las previsiones de infraestructuras viarias pueden afectar a dichos espacios, por lo que deberán analizarse para conocer su viabilidad y adoptar las medidas correctoras y compensatorias que sean necesarias.

### Estimada parcialmente

**Respuesta 4.** En materia de actuaciones viarias, se revisan las previsiones de nuevos desarrollos de la sección 9.1.3. del documento, y se incluyen aquellas recogidas en instrumentos de planificación vigentes. Este es el caso, por ejemplo, de la Autovía A-81 Badajoz-Espiel-Granada (en segunda fase), por estar recogida en el PITVI 2012-2024 y en el POT del Sur de Córdoba.

No obstante, es importante incidir que la sección 9.1.3 “Previsiones de nuevos desarrollos” del Plan recoge propuestas que ya están planificadas y recogidas en otros instrumentos de planificación. Estas medidas forman parte del escenario tendencial del Plan, es decir, un escenario independiente de las propuestas propias del Plan. En otras palabras, el PTMACO no propone estas actuaciones viarias específicas, sino que simplemente las considera debido a su inclusión en otros planes vigentes en el área de estudio.

En este sentido, se comparte la conclusión relativa a que “estas infraestructuras deben ser evaluadas en sus correspondientes procedimientos”, apuntando que la responsabilidad de llevar a cabo la evaluación ambiental de dichas medidas

recae en la administración promotora de las mismas y no en el PTMACO, por no ser medidas promovidas por el Plan.

### 6.17 Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Delegación Territorial de Córdoba. Servicio de Espacios Naturales Protegidos

Desde el Servicio de Espacios Naturales Protegidos, de la Delegación Territorial de Córdoba, se recibe el “Informe del DGENP sobre Plan de Transporte Metropolitano Área de Córdoba. Movilidad Sostenible”, con las siguientes consideraciones, tras valorar las afecciones potenciales a los espacios naturales designados como Zonas de Importancia Comunitaria.

1. [...] En la versión preliminar de febrero de 2024 establecen unas previsiones de infraestructuras viarias (págs. 264-265). Se señalan las nuevas infraestructuras pero el nivel de detalle no permite analizar su incidencia territorial. La que discurre hacia el norte afectará a la Zona de Especial Conservación Gudiato Bembézar (ES6130007) y quizás también a la del Guadalmellato (ES6130006). Se intuye en su trazado una posible inviabilidad ambiental por afectar a especies determinadas por la Unión Europea como prioritarias....

#### Estimada parcialmente

**Respuesta 1.** En materia de actuaciones viarias, se revisan las previsiones de nuevos desarrollos de la sección 9.1.3. del documento, y se incluyen aquellas recogidas en instrumentos de planificación vigentes. Este es el caso, por ejemplo, de la Autovía A-81 Badajoz-Espiel-Granada (en segunda fase), por estar recogida en el PITVI 2012-2024 y en el POT del Sur de Córdoba.

No obstante, es importante incidir que la sección 9.1.3 “Previsiones de nuevos desarrollos” del Plan recoge propuestas que ya están planificadas y recogidas en otros instrumentos de planificación. Estas medidas forman parte del escenario tendencial del Plan, es decir, un escenario independiente de las propuestas propias del Plan. En otras palabras, el PTMACO no propone estas actuaciones viarias específicas, sino que simplemente las considera debido a su inclusión en otros planes vigentes en el área de estudio.

En este sentido, se comparte la conclusión relativa a que “estas infraestructuras deben ser evaluadas en sus correspondientes procedimientos”, apuntando que la responsabilidad de llevar a cabo la evaluación ambiental de dichas medidas recae en la administración promotora de las mismas y no en el PTMACO, por no ser medidas promovidas por el Plan.

2. [...] En relación a la ampliación de los servicios de cercanías en el corredor del Valle del Guadalquivir, se recuerda que el Plan propone la utilización del corredor ferroviario existente, en el que ya se operaban servicios de Media Distancia. El Plan no propone la construcción de nueva infraestructura pesada....

Únicamente destacar que el aumento de las circulaciones de los trenes genera ruido y vibraciones en su entorno más directo, con potenciales efectos negativos para la salud de las personas y de las especies. Es previsible que el efecto negativo sea compatible, por no operar nuevos corredores ferroviarios, y no ensanchar la zona de influencia acústica del ferrocarril, y fundamentalmente en el ámbito urbano.

#### No procede

**Respuesta 2.** No se realizan observaciones adicionales al documento del EAE. Efectivamente, el Plan no propone la construcción de nueva infraestructura pesada, aunque en el Estudio Ambiental Estratégico se analizan los potenciales efectos negativos del ruido y vibraciones derivadas de un mayor número de

circulaciones, calificándolas como compatibles, tal y como se recoge en la observación.

3. Como conclusión, del análisis de los documentos no se esperan afecciones significativas sobre las Zonas de Importancia Comunitaria. No obstante, se señala que las previsiones de infraestructuras viarias pueden afectar a la Red Natura 2000 y deberán analizarse para conocer su viabilidad y/o adoptar las medidas correctoras y compensatorias que sean necesarias. Se señala que en la página 20 del documento “Resumen no técnico del Estudio Ambiental Estratégico. Febrero 2024” se desliza un error sobre “El Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz, en la página 420 del documento “Estudio Ambiental Estratégico. Febrero 2024” y en la página 395 del documento “Versión Preliminar. Febrero 2024”

### Estimada parcialmente

**Respuesta 3.** Tal y como se indica en la Respuesta #1, las previsiones de infraestructuras viarias no son propuestas del Plan, sino medidas ya planificadas en el ámbito. El Plan no tiene competencias de planificación y evaluación ambiental, y estas deberán ser asumidas por sus promotores, incluyendo en su caso una propuesta de medidas correctoras y compensatorias. No obstante, se realiza una revisión de dichas medidas, considerando las actuaciones ya incluidas en instrumentos de planificación vigentes en el ámbito.

Por otra parte, se corrigen las erratas mencionadas en el Plan y en el Estudio Ambiental Estratégico.

## 6.18 Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y

## Economía Circular. Gabinete de Planificación de Calidad Ambiental

1. La jefatura de gabinete de Planificación de Calidad Ambiental de la Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul, elabora un informe en respuesta a la solicitud en Comunicación Interior de fecha 26/03/2024. Recibida la documentación y analizadas la Versión Preliminar del Plan de Transporte Metropolitano de Córdoba, así como su Estudio Ambiental Estratégico, advertimos que los comentarios, observaciones y recomendaciones que planteamos en nuestros dos anteriores informes de fechas 28/03/2023 y 06/09/2023, han sido reflejadas en estos nuevos documentos actualizados.

Por tanto, entendemos que el PTMACO se sigue encontrando alineado con el concepto de Economía Circular, al incluir una consideración de su interacción con el PIREC (Plan Integral de Residuos de Andalucía: Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030), además se sigue teniendo en cuenta la posible repercusión de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de Residuos y Suelos Contaminados para una Economía Circular sobre la movilidad sostenible a alcanzar en las zonas urbanas, así como el concepto de “Movilidad sostenible” que aparece en la Ley 3/2023, de 30 de marzo, de Economía Circular de Andalucía (LECA), concretamente en sus artículos 16 y 73, en aras a fortalecer el cambio hacia una economía de funcionalidad y de servicio, y para la promoción de la formación, investigación, desarrollo e innovación.

### No procede

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del EAE.

### 6.19 Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular. Servicio de Calidad del Aire

Se arrojan ciertas observaciones desde La Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular de la Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul.

1. Tanto en el documento referido al Plan como en el Estudio Ambiental Estratégico, se han recogido gran parte de las observaciones realizadas por este Servicio en fecha 27/03/2023 y 11/09/2023; no obstante, en el apartado 7.10.1.2.1 caracterización general de la calidad del aire y 4.1 del Plan y del Estudio respectivamente, indicar que la zonificación del área de Córdoba son tres zonas de evaluación: Córdoba, zona Industrial de Puente Nuevo y zonas rurales. Actualmente se ha realizado una nueva zonificación donde se incluye la zona de Puente Nuevo dentro de la Nuevas Zonas Rurales.

#### Estimada

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Estudio Ambiental Estratégico y del Plan. Se corrige en ambos documentos, con el texto recomendado en comentarios.

2. En el Estudio Ambiental Estratégico, se propone completar la redacción de un párrafo en el apartado 4.11; en la tabla 142; y en la tabla 154.

#### Estimada

**Respuesta 2.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Estudio Ambiental Estratégico. Se consideran tales correcciones en el Estudio Ambiental Estratégico.

### 6.20 Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular. Servicio de Residuos y Calidad del Suelo

1. Se hace mención al marco normativo, incluyendo comentarios sobre ciertas normas a eliminar y otras a introducir.

#### Estimada

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Estudio Ambiental Estratégico, en la sección dedicada al marco normativo del PTMACO.

2. Ninguno de los objetivos del Plan incide directamente en la reducción en la generación de residuos o en la jerarquía de residuos, siendo principio ordenador de cualquier política llevada a cabo por los poderes públicos en España por exigencia del artículo 8 de la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular. Tampoco se menciona la recuperación de suelos y la mejora de su resiliencia, siendo éste un medio principal que sirve de soporte para la vida y para las actividades humanas y que es altamente sensible a la contaminación a la vez de haber sido un medio al que no se le ha prestado la debida atención pese a su importancia, hasta fechas recientes en las que la Unión Europea, con estrategia para la protección del suelo con horizonte 2030, la ha puesto en el centro del foco.

[... ] si bien la implantación y ejecución del PTMACO implica la realización de actividades generadoras de residuos y potencialmente contaminantes del suelo, únicamente se consideran objetivos en relación con la posible contaminación atmosférica y con la emisión de gases de efecto invernadero.

#### Desestimada (\*\*)

**Respuesta 2.** Cabe mencionar que el Plan, por ser un Plan de Transporte Metropolitano, y de Movilidad Sostenible, incide en objetivos fundamentalmente relacionados con la movilidad, pero también con impactos directos/indirectos que sean fundamentalmente cuantificables y a la escala estratégica de la planificación, como son el fomento del transporte público, modos sostenibles, o las emisiones del transporte, entre muchos otros.

Así mismo, también se remarca que todas las actuaciones derivadas del Plan, por estar este enmarcado en una escala de alto nivel (estratégica), se desarrollarán en estudios informativos, y en los cuales se evaluarán los impactos ambientales a un mayor nivel de detalle, y en su caso, según sea correspondiente, la generación de residuos y actividades contaminantes del suelo.

3. Lo anterior no implica que no se hayan estudiado las vinculaciones del PTMACO con los planes y programas sobre la materia de residuos y suelos contaminados, que finalmente no se traducen en objetivos, a este respecto:
  - 1) Se hace referencia al Plan Integral de Residuos de Andalucía. Hacia una Economía Circular en el Horizonte 2030 (PIRec 2030), si bien no se considera vinculación con el objetivo 1 del PIRec de “garantizar una adecuada gestión de la totalidad de los residuos generados y trasladados en el territorio, procurando el estricto cumplimiento del orden jerárquico establecido en la directiva comunitaria en materia de residuos”, que indudablemente es un requisito para el desarrollo del PTMACO.
  - 2) Asimismo, se hace mención del Programa Andaluz de Suelos Contaminados 2018 - 2023 (PASC) que entre sus objetivos recoge la prevención de la contaminación del suelo, que afecta al PTMACO en el sentido de que se están

planificando actuaciones potencialmente contaminantes del suelo, sin que se haya determinado ninguna vinculación entre ambos instrumentos de planificación, pues el PTMACO tan sólo hace referencia al programa y su contenido no a su conexión.

#### Estimada

**Respuesta 3.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Estudio Ambiental Estratégico. En primer lugar, se vincula al PTMACO con el objetivo 1 del PIRec en el Estudio Ambiental Estratégico.

En segundo lugar, también se describe en el Estudio Ambiental Estratégico la vinculación del PTMACO con el Programa Andaluz de Suelos Contaminados.

4. Resulta llamativo el que habiéndose incidido en la generación de los residuos de construcción y demolición, no se incidan, como focos de impacto, en estos residuos y en la dificultad de su adecuada gestión y, por otra parte, si que se haga en relación con un asunto menor, que es el de los residuos generados por el propio transporte. Sin perjuicio de lo anterior, se detectan impactos negativos tanto sobre la calidad del suelo como sobre la generación de residuos, estos últimos no analizados con la intensidad requerida si se hubieran identificado de forma correcta los impactos lo que nos lleva a medidas compensatorias menos intensas.

#### Estimada parcialmente

**Respuesta 4.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Estudio Ambiental Estratégico. En la sección 4.7.3 *Residuos asociados al sistema de transporte*, del Estudio Ambiental Estratégico, se analizan los focos de impacto y la gestión de los residuos del sistema del transporte.

Respecto al análisis de detalle de los impactos negativos tanto sobre la calidad del suelo como sobre la generación de residuos, debe remarcar la escala de planificación estratégica del Plan. Por ello, los estudios de detalle se deberán desarrollar los estudios informativos posteriores de cada una de las medidas.

5. Entre las medidas de prevención y compensación, sólo una de ellas se identifica en relación a la calidad del suelo, que es la prohibición de verter en el suelo, aparte de una recomendación sobre el fomento de la correcta recogida de residuos de competencia local (que en el PTMACO se nombran incorrectamente como residuos urbanos). Estas medidas no inciden directamente sobre ninguno de los dos focos de impactos sobre este medio. Asimismo, ambas medidas ya están establecidas en disposiciones de carácter general de obligado cumplimiento por lo que no son medidas compensatorias del plan sino obligaciones normativas.

### Estimada

**Respuesta 5.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Estudio Ambiental Estratégico. Se matizan e incorporan nuevas medidas de prevención y compensación asociadas a la calidad del suelo, en la sección 7 del EAE.

6. Finalmente, no se lleva a cabo ningún seguimiento mediante indicadores de la afección del PTMACO al suelo y a la generación de residuos, que habiéndose considerado en ambos como posibles aspectos que provocan afección negativa, sin una adecuada evaluación y propuesta de medidas de prevención y compensación, hace más necesaria la vigilancia sobre la evolución de este impacto, para lo que se deberían desarrollar indicadores.

### Estimada parcialmente

**Respuesta 6.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Estudio Ambiental Estratégico. Se integra un indicador de medición de residuos sólidos, ligado a las mediciones de la administración local. El método de cálculo y la fuente de información no se encontraría en ningún caso desagregada a la escala del ámbito del Plan, debido a su escala estratégica de planificación.

## 6.21 Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Delegación Territorial de Córdoba

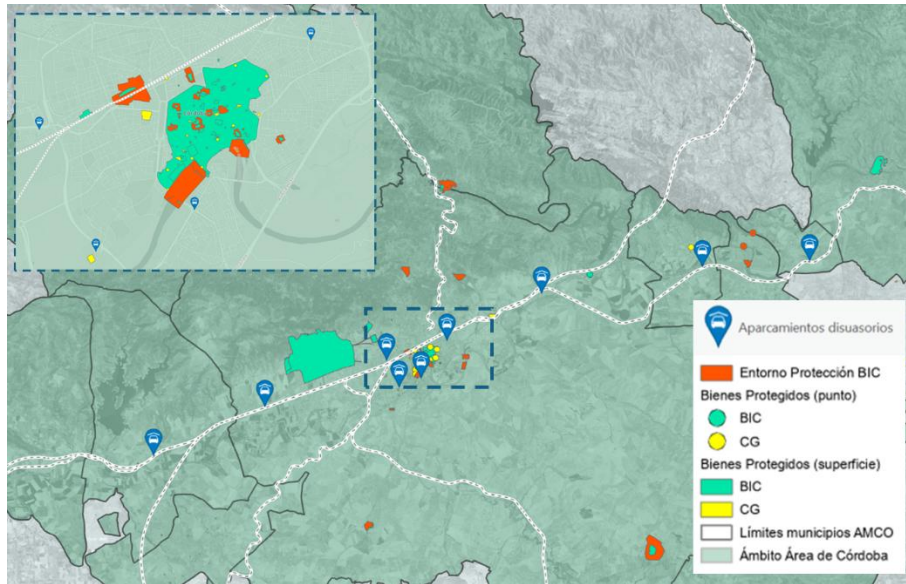
1. La mayoría de las actuaciones contempladas en el Plan se realizan sobre viario existente. Para aquellas nuevas vías y aparcamientos propuestos se debe estudiar la incidencia de la obra civil en el patrimonio arquitectónico y arqueológico.

### Estimada parcialmente

**Respuesta 1.** Se valora positivamente la observación, debiéndose matizar que, entre el paquete de medidas propuestas en el Plan, no se incluye nuevo viario.

En segundo lugar, respecto a las medidas relacionadas con aparcamientos disuasorios, estas no interfieren con el patrimonio arquitectónico y arqueológico del Área de Córdoba, atendiendo a la distribución de los bienes BIC y CG (Monumento, Sitio Histórico y Zona Arqueológica), así como los entornos de protección de los BIC (Conjunto Histórico, Jardín Histórico, Lugar de interés Etnológico, Lugar de Interés Industrial, Monumento, Sitio Histórico y Zona Arqueológica) publicados en la Red de Información Ambiental de Andalucía. Por este motivo, no se incluye este análisis de incidencia significativa en la matriz de valoración ambiental.

En la siguiente figura se muestran Bienes protegidos (BIC y CG) y entornos de protección en el ámbito del Plan, así como los aparcamientos disuasorios propuestos. En cualquier caso, también conviene remarcar que el Plan se elabora a una escala estratégica, y cualquier actuación derivada del mismo se someterá a un estudio informativo posterior, el cual analizará en mayor detalle los impactos ambientales de los mismos.



2. Debe preverse la necesidad de estudios previos en relación al patrimonio arqueológico que pudiera verse afectado por nuevas infraestructuras viarias, y si se produjese el hallazgo casual de objetos y restos materiales que posean los valores propios del Patrimonio Histórico Andaluz, debe actuarse conforme a lo previsto en el art. 50.1 de la Ley 14/2007, paralizando las obras y comunicando a esta Administración dicho hallazgo de manera inmediata.

### Estimada parcialmente

**Respuesta 2.** Se valora positivamente la observación, incidiendo en los aspectos recabados en el comentario anterior, de Respuesta #1.

No obstante, se ha completado la documentación del Plan y se ha incluido la siguiente nota aclaratoria en el apartado 6.3.3 del Estudio Ambiental Estratégico: *“Es preciso mencionar que cualquier actuación en el ámbito BIC requiere de autorización de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, conforme a lo dispuesto en el artículo 33.3 de la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de*

*Andalucía. Así mismo, también debe recordarse que las actuaciones propuestas en el Plan serán sometidas a estudios informativos, y en el supuesto de producirse un hallazgo casual de objetos y restos materiales que posean los valores propios del Patrimonio Histórico Andaluz, debe actuarse conforme a lo previsto en el art. 50.1 de la Ley 14/2007, paralizando las obras y comunicando a esta Administración dicho hallazgo de manera inmediata.*

3. Dado que se contemplan dos actuaciones en el ámbito BIC de la Zona Arqueológica de Madinat al-Zahra, se indica que cualquier actuación en dicho ámbito requiere de la autorización de esta Consejería de Turismo, Cultura y Deporte conforme a lo dispuesto en el artículo 33.3 de la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía.

### Estimada parcialmente

**Respuesta 3.** Se valora positivamente la observación, incidiendo en los aspectos recabados en comentarios anteriores, de Respuestas #1 y #2.

En este sentido, se completa la documentación del Plan indicando que cualquier actuación en dicho ámbito arqueológico requiere de la autorización de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte.

4. Igualmente se recomienda que en la previsión de reordenación de las líneas de transporte urbano metropolitano en el ámbito occidental de la ciudad, se incluya una parada en el Museo de Madinat al-Zahra, con el objeto de posibilitar el acceso mediante transporte público a esta infraestructura cultural, en la actualidad la parada para acceder a Madinat al-Zahra se ubica a 500 metros de distancia del Museo, en la carretera A-431, obligando a los posibles visitantes a recorrer dicha distancia a pie por una carretera sin arcén (CO-3314).

### Estimada parcialmente

**Respuesta 4.** Se valora positivamente la observación, dado que esta medida concreta se integra dentro de la actuación del “Nuevo Mapa Concesional de

Transporte Público”, en el que se valorará la ubicación concreta de las paradas de cada una de las concesiones.

### 6.22 Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional. Secretaría General Técnica

1. Se informa que no se formulan observaciones al citado documento.

**No procede**

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del EAE.

### 6.23 Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional. Viceconsejería

1. Tras la consulta del mismo por parte de los órganos directivos de esta Consejería, se realizan las siguientes propuestas para su consideración si lo estima oportuno:

En el apartado 2.4 “Orientaciones estratégicas a largo plazo”, Figura 5: “Indicadores de movilidad”, se propone un nuevo indicador “Nº de caminos escolares seguros”, tanto peatonales como para bicicletas que permitan conectar los diferentes centros educativos con las zonas residenciales de las que son referentes.

En el apartado 7.9 “Evaluación de las repercusiones del cambio climático”, 7.9.2.4 “Análisis potencial del impacto directo e indirecto sobre el consumo energético y los gases de efecto invernadero”, Tabla 55: Medidas con potencial impacto directo e indirecto sobre la reducción del consumo energético y los

gases de efecto invernadero, en la columna de “potencial impacto directo” introducir “Implantar caminos escolares seguros.”

**Estimada**

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Plan, en los apartados 2.4 y 7.9.

### 6.24 Asociación de Químicos de Andalucía

1. Se comunica que, una vez revisado el escrito, no se considera ninguna alegación.

**No procede**

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del EAE.

### 6.25 Alegación particular relativa al municipio de Castro del Río

La alegación particular recibida en nombre de Juan de la Cruz Millán Rincón, en la documentación solicitada en la fase de consultas, hace alusión al municipio de Castro del Río, incluyendo un análisis de la movilidad y del sistema del transporte del mismo, así como la necesidad de mejora de sus condiciones con el ámbito metropolitano de Córdoba.

En consecuencia, en el periodo de información pública del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, Plan de Movilidad Sostenible, y en base a al argumentario justificativo expuesto, se plantea la oportunidad del estudio para, en su caso, incorporar a la propuesta de este plan una decena de actuaciones:

1. Previsión de la A-81 en el actual corredor de la N-432.

**Ya estimada**

**Respuesta 1.** Se valora positivamente la observación, aunque en este sentido se considera que la documentación del Plan sometida a exposición pública y trámite de audiencia ya integra esta cuestión, en el paquete de actuaciones previstas, en el capítulo 9.1.3 *Previsiones de nuevos desarrollos*, como parte del escenario tendencial del Plan, por ser una propuesta en el POT del Sur de Córdoba (y PISTA 2020, y PITVI 2012-2024): *“Potenciación del eje viario de primer nivel Granada-Córdoba-Badajoz, como consolidación de la red viaria de conexión exterior. Autovía A-81 Badajoz-Espiel-Granada. En una segunda fase se finalizarán los estudios y ejecución de obras de este corredor”*.

Esta medida es competencia de la Administración General del Estado, y esta avanza en su desarrollo considerando la licitación del estudio informativo para mejorar la N-432 y avanzar hacia la autovía A-81, en octubre de 2025.

### 2. Ronda sur de Castro del Río

#### Desestimada (\*)

**Respuesta 2.** Se considera que la ronda sur de Castro del Río se plantea a escala local, estando fuera del alcance de planificación del PTMACO (metropolitano). La competencia de su desarrollo sería municipal.

Se trata de una actuación viaria y local dentro del término municipal de Castro del Río, que a priori mejoraría las condiciones de circulación y uso del vehículo privado (objetivo contrario al Plan) y por la que no tendrían que circular los servicios de autobús metropolitanos de la M-230, que utilizan la N-432 con parada en la Estación de Castro del Río.

### 3. Nueva parada en Castro del Río del autobús en la zona llamada Cuatro Vientos

#### Estimada parcialmente

**Respuesta 3.** Se estima la observación, debiéndose considerar que esta medida concreta se integra dentro de la actuación del “Nuevo Mapa Concesional de Transporte Público”, en el que se valorará la ubicación concreta de las paradas de cada una de las concesiones.

### 4. Ampliación de la oferta de servicios de autobús de Castro del Río con Córdoba Estimada parcialmente

**Respuesta 4.** Se estima la observación, debiéndose considerar que esta medida concreta, relacionada con la línea metropolitana M-230, se integra dentro de la actuación del “Nuevo Mapa Concesional de Transporte Público”.

### 5. Estudio de servicio de autobús circular conectando Castro del Río, Baena, Doña Mencía, Cabra, Lucena, Aguilar de la Frontera, Montilla y Espejo y, de nuevo, Castro del Río. (Este ámbito excede el del plan, pero es oportuno mencionarlo en el contexto de la próxima renovación del mapa concesional a nivel regional).

#### Desestimada (\*)

**Respuesta 5.** Se considera que la observación planteada excede el alcance y competencias del Plan, por considerar relaciones fuera del ámbito de planificación del PTMACO. No obstante, este pudiera considerarse en el futuro mapa concesional del Córdoba.

### 6. Mejora de la A-3129 entre Castro del Río y Llano del Espinar

#### Desestimada (\*)

**Respuesta 6.** Se considera que la observación se plantea a escala local, estando fuera del alcance de planificación del PTMACO (metropolitano). Se trata de una

actuación local dentro del término municipal de Castro del Río, y por la que no discurre la línea metropolitana de autobús M-230.

Asimismo, se trata de una actuación puramente viaria que no potencia la conectividad del transporte público metropolitano entre Castro del Río y Córdoba capital.

7. Mejora del itinerario Llano del Espinar-Montilla. Co-4206-Co-5209

### Desestimada (\*)

**Respuesta 7.** Se considera que la observación planteada excede el alcance y competencias del Plan, por considerar relaciones fuera del ámbito de planificación del PTMACO. El municipio de Montilla se encuentra fuera del ámbito y alcance del PTMACO.

8. Ampliación del transporte a la demanda del Llano del Espinar incorporando su conexión con Montilla.

### Estimada parcialmente

**Respuesta 8.** Se valora la observación considerando que el PTMACO incorpora la actuación de “Estudio de refuerzo del transporte a la demanda”, pudiendo incorporar en estudios posteriores los servicios a demanda entre Castro del Río y Llano del Espinar (aldea perteneciente a dicho municipio).

No obstante, la conexión con Montilla excede el alcance y competencias del Plan, por considerar localizarse fuera del ámbito de planificación del PTMACO. El municipio de Montilla se encuentra fuera del ámbito y alcance del PTMACO.

9. Reserva de sitio propio para el transporte público en el viario de Córdoba.

### Estimada parcialmente

**Respuesta 9.** Se valora positivamente la observación, haciendo referencia a que el Plan, en sus escenarios SE2a y SE3c, considera la implementación de plataformas reservadas en el término municipal de Córdoba (en Avd. de Cádiz, Avd. de Santamaría Trasierra, Avd. Brillante, etc.). No obstante, el escenario seleccionado como ganador, tras el Análisis Coste Beneficio y Multicriterio, no incorpora estas medidas concretas, aunque las emplaza a estudios posteriores que desarrollen y concreten las necesidades del ámbito.

En este sentido, el Plan considera la siguiente observación, en su documentación:

*“[...] al margen de los resultados del ACB, se remarca que la aplicación de esta metodología tiene como finalidad caracterizar en mayor detalle los escenarios, para compararlos, y no por ello descartar directamente ninguna de las actuaciones que los componen.*”

*En este sentido se destaca que en estudios posteriores del presente Plan se podrían considerar, evaluar y/o planificar actuaciones diferentes a las finalmente propuestas en el Escenario del Plan, por conveniencia, nuevas necesidades, contingencias de cualquier tipo, etc”*

10. Compleción de la red ciclista de Córdoba

### Estimada parcialmente

**Respuesta 10.** Además de conexiones ciclistas metropolitanas desde Córdoba, el PTMACO ya incluye en su batería de actuaciones un conjunto de medidas de red ciclista dentro del término municipal de Córdoba. Así como, a modo de recomendación, también se considera cualquier propuesta contenida en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible para vías ciclistas, dentro de la ciudad de Córdoba.

Cabe mencionar que, por ser vías ciclistas de ámbito urbano y de interés urbano, su competencia es local y no del PTMACO.

En cualquier caso, el Plan da cabida a que en estudios posteriores se desarrollen medidas concretas compatibles con el Plan, como es el caso de conexiones ciclistas.

## 6.26 Corporación TRANSALIA

1. La CORPORACIÓN TRANSALIA SL 2020 SL (en adelante TRANSALIA), integrada en el GRUPO VECTALIA, es adjudicataria por resolución del Viceconsejero de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, de fecha 13 de febrero de 2023 del contrato administrativo de “Concesión de Servicio Explotación de la Estación de Autobuses de Córdoba”, según documento formalizado con fecha 15 de marzo de 2024.

TRANSALIA incurre en una alegación única sobre las afecciones que algunas de las medidas previstas en el Plan pueden provocar sobre el equilibrio económico-financiero del Contrato de Concesión para la explotación de la Estación de Autobuses de Córdoba. En concreto, respecto a las medidas de incrementar el número de paradas de autobús metropolitano en el ámbito municipal de Córdoba, cuando, a fecha actual, todas las líneas de transporte regular de viajeros por carretera tienen una estructura radial con el centro de la ciudad de Córdoba, y tienen establecido un único punto de parada en esta ciudad, en la Estación central de Autobús, cuya gestión tiene encomendada TRANSALIA.

Estas medidas podrían incurrir en una reducción de ingresos por tarifas de viajeros, actividad comercial y de aparcamiento de turismos.

**Estimada parcialmente**

**Respuesta 1.** Atendiendo a la observación planteada, debe remarcarse la necesidad de mejorar la movilidad metropolitana, que en su caso, y en parte, pasa por permeabilizar el sistema de autobús metropolitano en el ámbito municipal de Córdoba.

Una mayor red de paradas mejorará no solo la conectividad y accesibilidad en la ciudad (como por ejemplo en la zona de hospitales), sino que en la práctica reducirá los tiempos de desplazamiento y hará más atractivo al transporte público frente al vehículo privado, para dichas relaciones intermunicipales. En la actualidad, la Estación de Córdoba es la única parada de los servicios intermunicipales en la ciudad de Córdoba, aunque las líneas interurbanas circulan por zonas de gran actividad económica, sin parada.

No obstante, y en relación a la alegación presentada, debe incidirse en que el Plan, por su escala estratégica de planificación, someterá a estudios informativos las medidas propuestas, y en caso de ser finalmente implementadas, considerará las medidas de compensación necesarias que cubran los perjuicios económicos de aquellos contratos de concesión vigente.

## 6.27 Confederación de Empresarios de Andalucía

1. Modificación 1: A la tabla 55 de la página 184 del documento preliminar del Plan, sobre medidas con potencial impacto directo e indirecto sobre la reducción del consumo energético y los gases de efecto invernadero.

**Estimada**

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se ha modifica la documentación del Plan.

2. Modificación 2: a la tabla 101, página 277, sobre previsiones de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) en cuanto a la columna de actuaciones:

### Desestimada (\*)

**Respuesta 2.** No se estima oportuno modificar la tabla en tales circunstancias. Cabe destacar que esta actuación se enmarca dentro de las previsiones de zonas de bajas emisiones, según la Ordenanza de Circulación, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible puesta, en vigor desde el 18/02/2023. No se trata de una propuesta del Plan, sino una medida vigente.

#### ANEXO II: Vehículos de libre acceso, accesos puntuales y exenciones a la ZBE.

##### A.-VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO SIN NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL

- Los ciclos y bicicletas y los vehículos de movilidad personal eléctricos.
- Los vehículos con distintivo ambiental 0 y ECO.
- Vehículos con cualquier distintivo ambiental que acudan a un Parking para cuyo acceso o salida sea necesario transitar la ZBE.
- Vehículos autorizados a circular por la zona A.CI.RE.

##### B.-EXENCIONES DE LA PROHIBIÓN DE ACCESO A LA ZBE.

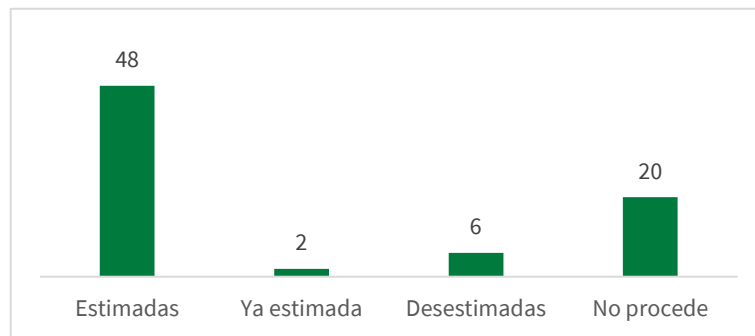
- Residentes dentro de la ZBE.
- Usuarios de garajes dentro de la ZBE.
- Vehículo declarado registralmente de propiedad del titular de tarjeta de persona de movilidad reducida (PMR) o con el que se desplace habitualmente, lo conduzca o no, siempre que tenga situada la tarjeta en el parabrisas del vehículo.
- Vehículos encargados del traslado de personas con movilidad reducida o personas que acudan a tratamientos médicos dentro de la ZBE, previa autorización.
- Vehículos declarados como Auto-Taxi o VTC.
- Servicios públicos de emergencia.
- Servicios públicos municipales.
- Clientes de establecimientos hoteleros
- Proveedores de negocios
- Empresas de reparto a domicilio
- Empresas de construcción: podrán acceder a la ZBE, las empresas de construcción, instalación y mantenimiento que estén realizando trabajos en edificios de las ZBE, siempre que exista necesidad justificada de entrada de vehículos y que la entrada no se pueda realizar por otras vías.
- Los vehículos declarados como históricos por la normativa de la DGT
- Los vehículos de autoescuelas ubicadas en la ZBE destinados a prácticas de conducción
- Los vehículos de transporte de dinero y valores.
- Las grúas para el remolque de vehículos y vehículos taller y auxilio en la vía pública.
- Los vehículos de mudanzas.

No obstante, la Ordenanza considera las siguientes exenciones, a considerar:

## 6.28 Resumen de las alegaciones presentadas durante el proceso de Información Pública y Trámite de Audiencia

La presente sección incluye un resumen de las alegaciones recibidas durante el proceso de información pública y trámite de audiencia. Se presentan las entidades, organizaciones o entidades que han presentado observaciones, y la valoración de dichas observaciones.

**Figura 2: Resumen de alegaciones y valoración durante el proceso de Información Pública y Trámite de Audiencia del PTMACO.**



Fuente: Elaboración propia

**Tabla 18: Resumen de entidades consultadas y valoración durante el proceso de Información Pública y Trámite de Audiencia del PTMACO**

Organismo	Número de alegaciones	Estimadas	Ya estimada	Desestimadas	No procede
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible. Secretaría General de Transporte Terrestre. Dirección General del Sector Ferroviario.	3	2	0	0	1
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Dirección General de Carreteras. Demarcación de Carreteras del Estado en Andalucía Occidental	4	3	1	0	0
Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible. Secretaría General de transporte Aéreo y Marítimo. Dirección General de Aviación Civil	8	7	0	0	1
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Secretaría de Estado de Energía. Dirección General de Política Energética y Minas.	1	1	0	0	0
Adif	2	2	0	0	
Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública. Secretaría General de la Administración Local.	1	0	0	0	1
Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública. Viceconsejería.	1	0	0	0	1
Consejería de Inclusión Social, Juventud, Familias e Igualdad. Secretaría General Técnica.	1	0	0	0	1
Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda. Dirección General de Infraestructuras del Transporte.	1	1	0	0	0

# Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

## Consultas realizadas

Organismo	Número de alegaciones	Estimadas	Ya estimada	Desestimadas	No procede
Consejería de la Presidencia, Interior, Diálogo Social y Simplificación Administrativa. Dirección General de Emergencias y Protección Civil.	1	1	0	0	0
Consejería de Salud y Consumo. Delegación Territorial de Córdoba.	1	0	0	0	1
Consejería de Universidad, Investigación e Innovación. Secretaría General Técnica.	1	0	0	0	1
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Secretaría General de Medio Ambiente, Cambio Climático y Economía Azul.	3	3	0	0	0
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Secretaría General de Medio Ambiente, Cambio Climático y Economía Azul. Oficina Andaluza de Cambio Climático.	9	3	0	0	6
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Servicio de Educación para la Sostenibilidad.	3	2	0	0	1
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Delegación Territorial de Córdoba.	4	2	0	0	2
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Delegación Territorial de Córdoba. Servicio de Espacios Naturales Protegidos.	3	2	0	0	1

Organismo	Número de alegaciones	Estimadas	Ya estimada	Desestimadas	No procede
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular. Gabinete de Planificación de Calidad Ambiental.	1	0	0	0	1
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular. Servicio de Calidad del Aire.	2	2	0	0	0
Consejería de Sostenibilidad, Medio Ambiente y Economía Azul. Dirección General de Sostenibilidad Ambiental y Economía Circular. Servicio de Residuos y Calidad del Suelo.	6	5	0	1	0
Consejería de Turismo, Cultura y Deporte. Delegación Territorial de Córdoba.	4	4	0	0	0
Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional. Secretaría General Técnica	1	0	0	0	1
Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional. Viceconsejería.	1	1	0	0	0
Asociación de Químicos de Andalucía.	1	0	0	0	1
Alegación particular relativa al municipio de Castro del Río.	10	5	1	4	0
Corporación TRANSALIA.	1	1	0	0	0
Confederación de Empresarios de Andalucía.	2	1	0	1	0

Fuente: Elaboración propia

# 7 Evaluabilidad del Plan

## 7.1 Análisis de la Evaluabilidad del Plan

El Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP), perteneciente a la Consejería de la Presidencia, Administración Pública e Interior de la Junta de Andalucía, ha elaborado un documento de Análisis de la Evaluabilidad del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, en base a la Versión Preliminar del Plan.

Este análisis pretende analizar las condiciones que permiten que el plan sea susceptible de evaluación, es decir, que cuentan con las características necesarias para llegar a ser evaluados.

La evaluación consiste en un proceso que pretende recoger la información y conocimiento suficiente para dar una visión integral de la intervención pública en el plan elaborado e intentar aportar una mejora en las intervenciones públicas de manera que impulse la transparencia y la consecución de los objetivos.

A continuación, se muestra los elementos evaluados por cada bloque y se responde a aquellos que sean necesarios.

- Bloque A. Evaluabilidad del diagnóstico
- Bloque B. Evaluabilidad del diseño
- Bloque C. Evaluabilidad del sistema de información y evaluación
- Bloque D. Compromiso con la evaluación

### 7.1.1. A. Evaluabilidad del diagnóstico

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
<b>Los datos descriptivos, tanto cuantitativos como cualitativos de la situación de partida que se quiere mejorar, ¿son suficientes y relevantes?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<p>El análisis de la situación de partida se expone de la página 51 a la 236. Aunque los datos se consideran suficientes y relevantes, no constan datos del uso de nuevas formas de moverse (aplicaciones de compartir vehículo), se podrían solicitar a las plataformas más usadas, motorsharing (pág. 132). Además se observan contradicciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• el aumento de tasa de desempleo no se corresponde con la mejora económica y el incremento del parque móvil privado.</li> <li>• No aparece el dato desagregado por sexo de la propiedad de los vehículos privados (propietarios y propietarias).</li> <li>• los datos de puntos negros son del 2015/2019, tal vez las obras en infraestructuras viarias y ya finalizadas realizadas en 2024 podría influir en esta variable.</li> </ul>	
<p><b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan. No obstante, se completa la documentación del Plan, en las materias indicadas en los comentarios:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se revisa la documentación del Plan del diagnóstico (sección 7), y se matiza la descripción de la tasa de empleo y desempleo, tal y como se refleja en estadísticas oficiales.</li> <li>• La DGT arroja cifras de conductores y conductoras de vehículo privado, tal y como se recoge en la sección 7.2.2.2. del Plan.</li> <li>• Los datos más actualizados de la AEA en materia de carreteras peligrosas en Andalucía hacen referencia al periodo 2015-2019, como se recoge en el Plan. Cabe remarcar que el año 2019 es el año base y de referencia, y por ello se reflejan estadísticas y análisis en tal horizonte temporal.</li> </ul>	
<b>¿La información sobre la situación de partida está actualizada?</b>	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Aunque se valora positivamente que el diagnóstico tenga en cuenta la situación post covid. la mayoría de datos se refieren a 2019, también se incluyen datos de 2011 (página 80) y de 2016. Siempre que existan series de datos periódicas públicas, es importante incluir el último dato disponible.	
<b>Respuesta:</b> Se valora parcialmente la observación, y se actualizan ciertos indicadores asociados al diagnóstico del ámbito, más allá del año base del estudio, planteado en 2019. Por ejemplo, cifras asociadas al turismo (sección 7.2.6. del Plan), matriculación de vehículos y su evolución (sección 9.3.1. del Plan), o determinados análisis con información actualizada en materia normativa (por la cual se propone la obligatoriedad de zonas de bajas emisiones, o el inicio de la operación del Tren del Valle del Guadalquivir. No obstante, debe indicarse que el Plan inicia su redacción durante el periodo afectado por la pandemia (2020-2021), y por este motivo se adopta como año base o de referencia el año 2019. El proceso de redacción del Plan es extenso. Debe entenderse que el 2019 es una época previa a la pandemia y que los datos que puedan ofrecerse de movilidad son buenos puesto que se corresponden a un momento con cifras de demanda cercanas a las actuales. Además, en 2019 el sistema de transporte no gozaba de incentivos económicos, y estas cifras de 2019 incluso pueden arrojar un comportamiento “más realista” para elaborar el PTM. Por este motivo, y aunque se actualicen ciertos indicadores, el diagnóstico de la situación de referencia integra cifras asociadas al 2019.	
<b>¿Se ha analizado el contexto socioeconómico?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Hay datos actualizados en el IECA y en el CENTRA que permitirían tener una visión más actualizada de la realidad socioeconómica.	
<b>Respuesta:</b> Se valora parcialmente la observación, y se actualizan ciertos indicadores asociados al diagnóstico del ámbito, más allá del año base del estudio, planteado en 2019. Por ejemplo, cifras asociadas al turismo (sección 7.2.6. del Plan), matriculación de vehículos y su evolución (sección 10.3.1. del	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
Plan), o determinados análisis con información actualizada en materia normativa (por la cual se propone la obligatoriedad de zonas de bajas emisiones, o el inicio de la operación del Tren del Valle del Guadalquivir. No obstante, debe indicarse que el Plan inicia su redacción durante el periodo afectado por la pandemia (2020-2021), y por este motivo se adopta como año base o de referencia el año 2019. El proceso de redacción del Plan es extenso. Debe entenderse que el 2019 es una época previa a la pandemia y que los datos que puedan ofrecerse de movilidad son buenos puesto que se corresponden a un momento con cifras de demanda cercanas a las actuales. Además, en 2019 el sistema de transporte no gozaba de incentivos económicos, y estas cifras de 2019 incluso pueden arrojar un comportamiento “más realista” para elaborar el PTM. Por este motivo, y aunque se actualicen ciertos indicadores, el diagnóstico de la situación de referencia integra cifras asociadas al 2019.	
<b>¿Se ha analizado el marco normativo y los distintos niveles de competencias?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Se incluye en diferentes páginas y en un anexo completo el análisis de competencias. Se sugiere realizar un mapa de interrelaciones administrativas y sociales (formales e informales).	
<b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan. No obstante, respecto a la sugerencia de realizar un mapa de interrelaciones, en la sección 3 Ámbito Competencial se describen las interrelaciones de las entidades responsables de cada modo de transporte, y con lo expuesto en el capítulo 6 de Gobernanza, debe considerarse que otros PTM ya aprobados por la Junta de Andalucía (como el PTM del Área de Málaga o el PTM de Campo de Gibraltar) se desarrollaban con el mismo enfoque y alcance.	
<b>¿Se han descrito las causas y las consecuencias de los problemas (o en su caso necesidades o retos) que se pretende abordar?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
Se identifican los problemas, pero se advierte de que algunas de las soluciones que ofrece el plan, pueden dar lugar a nuevos problemas. Por ejemplo, se identifica como problema el envejecimiento, pero el plan pone atención en la biciletización, lo que resulta incoherente.	
<b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan. No obstante, debe considerarse que promover el uso de la bicicleta es compatible con el envejecimiento de la población ya que fomenta una movilidad activa y accesible que beneficia la salud física y mental de personas mayores, contribuyendo a su autonomía e inclusión. Las bicicletas eléctricas y adaptadas facilitan su uso por personas de edad avanzada, ayudándoles a mantenerse activas y reduciendo la dependencia de automóviles y transporte público, lo cual además disminuye la congestión y mejora la calidad del aire en entornos urbanos.	
<b>¿Se desagregan los datos por sexo?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Se analiza la motorización, la movilidad en diferentes medios de transporte, la población y el paro registrado. Pero hay datos que no están desagregados	
<b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan. No obstante, cabe destacar que los datos se desagregan por sexo según su disponibilidad, y en este sentido, en la Versión Final se desarrolla el análisis de género a partir de dichos datos en el Plan, y fundamentalmente en el diagnóstico de motorización o empleo, entre otros.	
<b>¿Se han identificado las desigualdades y brechas de género en relación al problema y/o necesidad objeto de la estrategia?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Hay datos desagregados por sexo, pero no se interpretan las brechas, ni las consecuencias que para hombres y mujeres tienen esos datos. También faltan desagregados por sexo en la identificación de las brechas digitales	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
<b>Respuesta:</b> Se desarrolla el análisis de género en el Plan, fundamentalmente en el diagnóstico de motorización o empleo, entre otros. También se analizan estadísticas de brecha digital de género, ahondando en la problemática de las mujeres y sus posibles impactos en la movilidad. Así mismo, se han desarrollado los indicadores en materia de género, y se ha completado el enfoque de la línea estratégica LE2 de sensibilización y el Programa de Actuación P2, de tal forma que la perspectiva de género se recoja de forma ampliada en el Plan.	
<b>¿La población diana está definida y caracterizada?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>No</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Todas las actuaciones están destinadas a la población en general del área que abarcan todos los municipios, pero no hay personas destinatarias en concreto.	
<b>Respuesta:</b> Se desarrolla la definición de la población diana en el Plan. Esta se ha incluido en las fichas de los Programas de Actuación (sección 12.8 del documento), en el apartado de población destinataria del paquete de medidas.	
<b>¿Se han detectado las partes interesadas y/o afectadas por el problema (o en su caso necesidades o retos), más allá de la población diana?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Se ha contactado con todas las administraciones, incluida la vial, profesionales del transporte, agentes sociales, económicos y empresariales, según consta en las páginas 237-239.	
<b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.	
<b>¿El diagnóstico ha tenido en cuenta los problemas, necesidades y retos específicos de personas y colectivos en situación de vulnerabilidad?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Aunque haya medidas dirigidas a personas vulnerables, no se basan en un diagnóstico detallado. No hay datos sobre accesibilidad, población de	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
<p>escasos recursos, etc. Se resalta y celebra las medidas para contrarrestar la vulnerabilidad medioambiental. También se incluyen estudios sobre contagios, que son importantes para personas vulnerables en materia de salud.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> Además de la descripción de la población en la memoria del Plan (nivel educativo, renta, paro, etc.), el Plan va acompañado de un Anexo Estudio de Valoración de Impacto en Salud, y en este documento se analiza de forma detallada la población vulnerable del ámbito de estudio, en los siguientes términos: población total, población diseminada, población por género y por grupos de edad, crecimiento de la población, población menor de 20 años, población mayor de 65 años, edad media por sexo, población de origen extranjero, características de la salud (alcoholismo, población con discapacidad, mortalidad, etc.), además de una identificación de las zonas desfavorecidas del ámbito.</p> <p>Todo ello, aunque no se ha recogido en la memoria resumen del Plan, se ha considerado en las secciones propositivas.</p>	
<p><b>¿Ha existido un proceso de participación de las partes interesadas y/o población diana en la fase de diagnóstico de la estrategia?</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<p><b>Evidencias aportadas por el IAAP</b></p>	
<p>El diagnóstico se ha elaborado con un enfoque participativo, que entre otras técnicas de consulta, ha incluido para su elaboración, unas jornadas participativas a las que asistieron representantes de los diferentes agentes implicados y ciudadanía.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.</p>	
<p><b>¿Se ha incluido alguna de las seis dimensiones de la perspectiva verde en la elaboración del análisis de la realidad y el diagnóstico de la situación?</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<p><b>Evidencias aportadas por el IAAP</b></p>	
<p>Hay una evaluación de las repercusiones del cambio climático página 180-201 que se refiere a la dimensión 1, mitigación del cambio climático. Respecto a</p>	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
<p>la dimensión de la prevención de la contaminación, se trata en las páginas 203-226</p>	
<p><b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.</p>	
<p><b>¿Está delimitada la parte del problema (en su caso necesidad o reto) que se pretende abordar en la estrategia?</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<p><b>Evidencias aportadas por el IAAP</b></p>	
<p>En las páginas 292-294 se describen los problemas y necesidades de forma exhaustiva. En la página 308 se analizan los problemas, necesidades y retos prioritarios.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.</p>	
<p><b>¿Se identifican con claridad y precisión los problemas o necesidades a los que la acción pública va a dar respuesta? O en su caso ¿está claramente definido y justificado el reto?</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>Se hacen aportaciones</b>
<p><b>Evidencias aportadas por el IAAP</b></p>	
<p>Sí que se identifican con claridad los problemas existentes y se relacionan los objetivos específicos planteados. Aunque aparecen definidos, la localización de los objetivos no es fácil. Pero se advierte que el Plan es demasiado dependiente de otros planes, hay algunas cuestiones que denotan cierta incoherencia externa. También se mencionan numerosas condicionalidades que pueden afectarlo.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, no obstante, en relación a las condicionalidades externas que pueden afectar al Plan, debe considerarse el amplísimo marco estratégico de referencia, así como las fuentes oficiales de datos que nutrirán el seguimiento del propio Plan.</p> <p>Debe indicarse que el Plan no se puede plantear de forma independiente a otros instrumentos, de hecho, esta es una de sus virtudes, tanto en fase de diagnóstico, como de proposición y seguimiento, aprovechando las sinergias interadministrativas y en un marco de coordinación y colaboración.</p>	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
Elementos de mejora del diagnóstico	
Evaluación	Se aportan mejoras
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>Actualización de los datos consultados para la realización del estudio socioeconómico, laboral y poblacional.</li> <li>Concreción del principal reto del Plan, de manera clara y sencilla</li> <li>Analizar con mayor profundidad los colectivos más vulnerables y sus necesidades y concretar medidas en el PTM para atenderlos, considerando aquellos elementos calificados como oportunidad en la matriz DAFO.</li> <li>Establecer como uno de los retos la reducción de la brecha de género existente en el uso del transporte público.</li> <li>Diferenciar los retos de las necesidades, ya que son bastante parecidos.</li> <li>Identificar más concretamente la población diana.</li> <li>La Visión del Plan está expresado en los mismo términos que la Misión (alcanzar un sistema de transporte sostenible), la visión debería indicar para qué, el tipo de ciudad y el crecimiento/desarrollo que se espera a cuyo servicio se pone el sistema de transporte (ej. Un tipo de ciudad centralizada u organizada por vectores o áreas y al servicio de una determinada actividad industrial, agrícola o turística que determine necesidades) es importante reflejar en el plan de transporte el tipo de ciudad visionado. No es lo mismo una visión de una ciudad/ área industrial que una visión de una ciudad o área de recreo social, sin perjuicio de los servicios básicos necesarios en todos los casos.</li> <li>En el marco normativo (pág. 38) consta la Ley Europea del Clima (el plan copia literalmente los párrafos de la web del ministerio (<a href="https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/el-proceso-internacional-de-lucha-contra-el-cambio-climatico/la-union-europea.html#la-ley-europea-del-clima">https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/el-proceso-internacional-de-lucha-contra-el-cambio-climatico/la-union-europea.html#la-ley-europea-del-clima</a>). Sería aconsejable seguir el patrón en la redacción y referirse a la norma como Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de junio de 2021 por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se</li> </ol>	

Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.	
<p>modifican los Reglamentos (CE) n.o 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima»)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>En la página 117, conviene actualizar la redacción respecto a la Ordenanza de 18 de febrero de 2023 de zonas de baja emisión: “entró en vigor” e identificar si se ha implementado o fecha prevista de implementación y si se han sustituido las zonas Acire.</li> <li>Error de narración: En la página 128 “No obstante, cabe destacar en el mes de 2023 se inicia la operación del Tren del Valle del Guadalquivir...” mejorar la redacción, indicar el mes o cambiar la expresión.</li> </ol>	
<b>Respuesta:</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>Se valora parcialmente la observación, y se actualizan ciertos indicadores asociados al diagnóstico del ámbito, más allá del año base del estudio, planteado en 2019. Por ejemplo, cifras asociadas al turismo (sección 7.2.6. del Plan), matriculación de vehículos y su evolución (sección 10.3.1. del Plan), o determinados análisis con información actualizada en materia normativa (por la cual se propone la obligatoriedad de zonas de bajas emisiones, o el inicio de la operación del Tren del Valle del Guadalquivir. No obstante, debe indicarse que el Plan inicia su redacción durante el periodo afectado por la pandemia (2020-2021), y por este motivo se adopta como año base o de referencia el año 2019. El proceso de redacción del Plan es extenso. Debe entenderse que el 2019 es una época previa a la pandemia y que los datos que puedan ofrecerse de movilidad son buenos puesto que se corresponden a un momento con cifras de demanda cercanas a las actuales. Además, en 2019 el sistema de transporte no gozaba de incentivos económicos, y estas cifras de 2019 incluso pueden arrojar un comportamiento “más realista” para elaborar el PTM. Por este motivo, y aunque se actualicen ciertos indicadores, el diagnóstico de la situación de referencia integra cifras asociadas al 2019.</li> <li>Se completa la documentación del Plan, en la sección 10.3.</li> <li>El Plan ya recoge en la oportunidad O4 dicho contenido: “O4: Oportunidad de planificar un transporte público socialmente integral, con</li> </ol>	

**Bloque A: Evaluabilidad del diagnóstico.**

*medidas orientadas a favorecer la movilidad de los grupos vulnerables (por cuestiones socioeconómicas, salud, género, edad, etc.), y que el uso del TP sea equitativo entre hombres y mujeres". Se recuerda que el análisis de detalle de la población vulnerable se incluye en el Anexo de Estudio de Impacto en la Salud.*

4. Se completa la documentación del plan, incorporando el nuevo reto en la sección 10.3. del documento.
5. Se considera que los retos y las necesidades están suficientemente descritos, y por ello se exponen en apartados diferentes. No obstante, estos deben relacionarse, en el sentido de que los retos han de dar respuesta a las necesidades.
6. Debe considerarse el carácter transversal de las medidas, y que las actuaciones propuestas por el plan van enfocadas a toda la población, sin diferenciaciones, sin desigualdad de género, aunque en casos concretos se matiza la población diana (fundamentalmente en aquellas actuaciones de sensibilización y concienciación). El Plan busca el bien común de los habitantes del área metropolitana. No obstante, la definición de la población diana se desarrolla en el Plan. Esta se ha incluido en las fichas de los Programas de Actuación (sección 12.8 del documento), en el apartado de población destinataria del paquete de medidas.
7. Se considera que la Visión del Plan está bien definida. No obstante, se completa la documentación del Plan, en la sección 2.2. Visión.
8. Se completa la documentación del Plan con las referencias indicadas, así como en el Anexo correspondiente de Marco Jurídico.
9. Se completa la documentación del Plan, modificando la redacción.
10. Se completa la documentación del Plan, modificando la redacción.

7.1.2. B. Evaluabilidad del diseño

**Bloque B: Evaluabilidad del diseño**

**¿Los objetivos del plan están formulados con claridad y precisión?**

<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
-------------------	-----------

**Evidencias aportadas por el IAAP**

En la página 310 se definen 9 objetivos estratégicos, aunque de forma muy genérica. No constan valores meta, ni indicadores, ni límites temporales. Sí aparece esta información para los objetivos específicos.

**Respuesta:** Los objetivos estratégicos, definidos con un carácter estratégico, como se indica en su propia nomenclatura, se traducen en unos objetivos específicos, con sus indicadores correspondientes.

Otros PTM ya aprobados por la Junta de Andalucía (como el PTM del Área de Málaga o el PTM de Campo de Gibraltar) incluían la misma distinción, con objetivos específicos con indicadores y objetivos estratégicos generalistas pero definitorios del alcance y marco estratégico del objetivo a valorar. Debe remarcar que el PTMACO incluye una matriz de coherencia e interrelación entre los objetivos estratégicos y los objetivos específicos.

**¿Los objetivos están directamente relacionados con los problemas, necesidades y retos identificados en el diagnóstico?**

<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
-------------------	-----------

**Evidencias aportadas por el IAAP**

La relación se puede inferir a partir de la información mostrada en la pág. 310. Los objetivos estratégicos se formulan una vez considerados los factores ambientales de la ley 7/2007 de Gestión integrada de la calidad ambiental, y de acuerdo con las necesidades sectoriales de los planes de ordenación de territorio.

Los OE1, OE2 y OE3 relacionados con los problemas PR 21 y 22 de la página 293 y las necesidades N19 y N20 y el reto RE7. Pero se han identificado objetivos cuya formulación no deviene del diagnóstico de necesidades:

- OE4 No hay estudio en el diagnóstico pero se refiere al (N16).
- OE5 de sostenibilidad financiera no se relaciona con ninguna necesidad.
- OE6 la asequibilidad no se ha mostrado como necesidad. En el diagnóstico no se ha señalado elevado precio ni que sea un obstáculo.

Bloque B: Evaluabilidad del diseño	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• OE7 estructurar el modelo para incentivar el transporte público y modos alternativos (N8 y N9).</li> </ul>	
<p><b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan. No obstante, debe considerarse que el OE4 y la N16, sí que se cubre en el diagnóstico, en los análisis de brecha de género realizados, en materia de empleo, motorización, uso de modos de transporte, etc. Se introduce el nuevo problema PR6, que cubre esta cuestión: <i>“PR6: Brecha de género en el empleo y su impacto en la movilidad, fundamentalmente en ciertos sectores económicos que generalmente incluyen contratos más estables y mejor dotados económicamente”</i>. Respecto al OE5, se completa la documentación del Plan, integrando la necesidad <i>“N5: Incentivar la sostenibilidad financiera del transporte público, ampliamente ligada a un mayor uso y por tanto ingresos”</i>. Respecto a la asequibilidad del transporte público (OE6), se ha completado la documentación del Plan, tanto en el diagnóstico (<i>“sección 7.7.14 Economía del transporte”</i>) como en las necesidades identificadas (<i>“N8: Garantizar un sistema de transporte público asequible”</i>).</p>	
<b>¿Existe una jerarquía de objetivos bien formulada?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En el plan se identifican objetivos estratégicos y específicos (pág. 309 en adelante). En la pág. 315 se muestra la relación.	
<p><b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.</p>	
<b>¿El plan cuenta con objetivos estratégicos evaluables y cuantificables?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En las páginas 309-313 están los objetivos estratégicos y los específicos. Los indicadores de impacto están asociados a los objetivos específicos. Los objetivos estratégicos no tienen indicadores.	
<p><b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.</p>	

Bloque B: Evaluabilidad del diseño	
<p>No obstante, y como se ha indicado anteriormente, los objetivos estratégicos, definidos con un carácter estratégico, se traducen en unos objetivos específicos, con sus indicadores correspondientes. Otros PTM ya aprobados por la Junta de Andalucía (como el PTM del Área de Málaga o el PTM de Campo de Gibraltar) incluían la misma distinción, con objetivos específicos con indicadores y objetivos estratégicos generalistas pero definitorios del alcance y marco estratégico del objetivo a valorar. Debe remarcar que el PTMACO incluye una matriz de coherencia e interrelación entre los objetivos estratégicos y los objetivos específicos.</p>	
<b>En el diseño de la intervención, ¿se ha explicitado la base científica, evidencias o buenas prácticas que fundamenten que los programas y acciones previstas tendrán posibilidades de lograr los objetivos?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Aunque hay un estudio de benchmarking, se han aplicado las mismas medidas que otros planes sin adaptarlas específicamente al territorio.	
<p><b>Respuesta:</b> Considerando el extenso diagnóstico que se ha realizado, se considera que el marco estratégico del PTMACO se alinea con el de otros planes (por coherencia con su marco normativo y estratégico europeo, nacional, y regional), no obstante, se considera que las medidas propuestas en el PTMACO están adaptadas al territorio, atendiendo a la actividad altamente mono céntrica del ámbito, con zonas rurales y bajamente pobladas en su corona metropolitana, y la alta concentración de población sobre el eje del Valle del Guadalquivir, por ejemplo. Las medidas propuestas se adaptan a los problemas y necesidades concretos que se han identificado en el territorio del PTMACO.</p>	
<b>¿Existe un cronograma de programas y/o acciones?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>No</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En la página 437, aparece un cronograma que permite una aproximación. Pero no es suficiente, porque no permite ver las medidas concretas que incluye dicho cronograma	

Bloque B: Evaluabilidad del diseño	
<b>Respuesta:</b> Debe remarcar que antes de la aprobación del Plan se desarrollará una Memoria Económica detallando el cronograma de inversiones de cada una de las actuaciones del Plan, y por ende de los Programas de Actuación. La Memoria Económica debe recibir informe favorable de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos para la aprobación del Plan.	
<b>¿Se especifica la población beneficiaria de los programas y/o acciones a desarrollar?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>No</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
No se especifica, en todas las medidas. Sólo se recoge "toda la población del área metropolitana"	
<b>Respuesta:</b> Se desarrolla la definición de la población beneficiaria en el Plan (sección 12.8 del documento), en el apartado de población destinataria del paquete de medidas.	
<b>¿Están cuantificados los recursos financieros?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Aparece la inversión prevista para cada programa, en cada una de las fichas (páginas 380- 395).	
<b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan. No obstante, debe considerarse que en el Anexo Escenarios, ACB y MCA se describe la partida presupuestaria de cada una de las actuaciones del Plan. También debe remarcar que antes de la aprobación del Plan se desarrollará una Memoria Económica detallando el cronograma de inversiones de cada una de las actuaciones del Plan, y por ende de los Programas de Actuación. La Memoria Económica debe recibir informe favorable de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos para la aprobación del Plan.	
<b>¿Está definida la gobernanza del plan?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	

Bloque B: Evaluabilidad del diseño	
En las páginas 46-48 se define qué es la gobernanza, pero no se aclara cómo se aplica a este plan. Se puede definir mejor el rol y funciones de cada agente implicado en el sistema de gobernanza.	
<b>Respuesta:</b> Se valora la observación y se completa la sección 6 de Gobernanza del Plan, considerando lo establecido en el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 1 de julio de 2014, se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible. Por otra parte, y en materia de responsabilidades, funciones, etc. debe considerarse que el Plan define el marco competencial y jurídico de aplicación en las secciones 3 y 4, respectivamente. Asimismo, estos marcos competencial y jurídico se describen extensamente en sendos anexos adjuntos al PTMACO.	
<b>¿Se contemplan programas o acciones de igualdad de género y/o acciones positivas coherentes con las brechas y desigualdades detectadas en el diagnóstico?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>No</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Aunque hay algunos datos del diagnóstico, no hay acciones y medidas que se deduzcan de los problemas identificados.	
<b>Respuesta:</b> Se han desarrollado los indicadores en materia de género, y se ha completado el enfoque de la línea estratégica LE2 de sensibilización y el Programa de Actuación P2, de tal forma que la perspectiva de género se recoja de forma ampliada en el Plan. Así mismo, se ha completado la actuación " <i>Campañas de información y concienciación ciudadana hacia la movilidad sostenible y equitativa, incluyendo un plan de comunicación y organización de actividades de sensibilización ciudadana</i> ", con características que fomenten la disminución de la brecha de género. No obstante, debe considerarse que las actuaciones propuestas por el plan van enfocadas a toda la población, sin diferenciaciones, sin desigualdad de género. Busca el bien común de los habitantes del área metropolitana, aunque se tomen medidas ante la necesidad de concienciar sobre ello para lograr el objetivo final.	

Bloque B: Evaluabilidad del diseño	
<b>En caso de haberse identificado problemas, necesidades y retos relacionados con la sostenibilidad ambiental, ¿la estrategia cuenta con objetivos desde la perspectiva verde?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
De la página 380 a la 395 se establecen las medidas de los programas y en casi todos hay objetivos con perspectiva verde. Se valora positivamente el enfoque medioambiental del plan. Pero preocupa que no se considere relevante el elemento hídrico, ni se haya revisado el plan hidrológico de la cuenca del Guadalquivir en relación con las medidas, especialmente la reutilización del agua en el ciclo urbano y la huella hídrica. Tampoco se tiene en cuenta la procedencia de la energía que acarreará la electrificación de los medios de transporte.	
<b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan. No obstante, debe considerarse que el Plan, en el Estudio Ambiental Estratégico, analiza la coherencia del PTMACO con el Plan Hidrológico de la Demarcación Hidrográfica del Guadalquivir. Ciclo 2022-2027, en la sección 3.4.7. del EAE. Debe indicarse que el análisis pormenorizado de las medidas del Plan Hidrológico en materia de ciclo urbano de agua y huella hídrica exceden el alcance del Plan de Transporte Metropolitano, considerando además su escala estratégica. Respecto a la procedencia de la energía que acarreará la electrificación de los medios de transporte, debe aclararse que, atendiendo a la escala estratégica del Plan, serán estudios informativos posteriores los que analicen dicha materia en detalle.	
<b>¿Es el diseño de la acción pública coherente con la situación de partida, claro en sus planteamientos, objetivos y acciones previstas? ¿Se considera viable?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Se hace aportación</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	

Bloque B: Evaluabilidad del diseño	
Si pero se podrían concretar más las acciones previstas. Además, en materia de buenas prácticas corroboradas, también se tendrían que tener presente en la elaboración del Plan los malos resultados de ciertas medidas en otros entornos ya implantadas (otras CCAA o municipios), por ejemplo la inseguridad que genera el uso de patín o bicicleta eléctrica de alquiler y las dificultades de su control, la conflictividad laboral en la convivencia de los servicios públicos VTC y el tradicional taxi, etc.	
<b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP. No obstante, se completa la documentación del Plan, en su diagnóstico.	
<b>Elementos de mejora del diseño</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Se aportan mejoras</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Incorporación de acciones concretas relacionadas con el enfoque de género y las personas vulnerables.</li> <li>2. Detallar convenientemente las acciones por población de un municipio, área, grupo de edad o necesidad detectada en la población diana de acuerdo con las evidencias que ofrecen los datos analizados para la elaboración del PTM (concretamente, tener en cuenta la siniestralidad, la evolución del mercado de trabajo, la brecha de edad y la encuestas de análisis de punto destino (hospitales).</li> <li>3. Cronograma detallado de acciones e inversiones previstas por anualidad y reparto estimado de la inversión prevista por Administración y bloques de objetivos.</li> <li>4. Incluir en los análisis el impacto ambiental en el agua. En la pág. 359, la tabla 145 identifica la interacción entre los Objetivos estratégicos del Plan y los aspectos medioambientales de la GICA, el agua se califica con potencial de afección no significativo. Se está en desacuerdo con esa consideración: <ul style="list-style-type: none"> <li>• La gestión del agua contempla el uso urbano, no solo la hidrología natural. En dicho ciclo urbano se debería de contemplar las nuevas infraestructuras de regeneración de agua, así como el impacto del conjunto de medidas en las masas de agua afectadas de forma global y estratégica (más allá de los correspondientes evaluaciones de impacto</li> </ul> </li> </ol>	

### Bloque B: Evaluabilidad del diseño

ambiental de los proyectos) como los aparcamientos disuasorios (roban espacios naturales o a renaturalizar), estaciones de servicio, puntos de recarga eléctrica, espacios de movilidad reservados a determinados vehículos.

- Por otro lado, resulta imprescindible tener presente el agua consumida (huella hídrica) de forma indirecta en la prestación de los servicios (digitalización, fabricación de vehículos, las líneas de abastecimiento, etc.). Desde el punto de vista ambiental es muy importante conocer la fuente de generación de energía (ver informes de la Agencia Andaluza de la energía), eléctrica renovable (hidroeléctrica), eléctrica no renovable, térmica, así como la procedencia de los biocombustibles y el agua empleada en su producción.

- Otro punto importante sería determinar los puntos negros de contaminación de fuentes de agua y por supuesto la coherencia de las líneas estratégicas con la planificación hídrica de la cuenca del Guadalquivir.

5. Debido a la exigente coordinación entre entes que requiere la implementación con éxito del plan, en materia de gobernanza, parece oportuno realizar un mapa de los mecanismos formales e informales de interacción entre los distintos niveles administrativos, así como entre las instituciones oficiales y la sociedad civil y económica. A su vez ello ayudaría a detectar cambios oportunos dado el alto grado de incertidumbre económica (fondos europeos) y la dependencia del PTM de Córdoba de otros planes. Parece oportuno contar con herramientas para anticipar cambios y redefinir roles ante esos cambios.

#### Respuesta:

1. Se completa la documentación del Plan en este sentido, y fundamentalmente en las acciones relacionadas con la concienciación y sensibilización ciudadana. No obstante, debe indicarse que se han desarrollado los indicadores en materia de género, y se ha completado el enfoque de la línea estratégica LE2 de sensibilización y el Programa de Actuación P2, de tal forma que la perspectiva de género se recoja de forma ampliada en el Plan.

### Bloque B: Evaluabilidad del diseño

2. Se considera que la sugerencia recogida en la observación excede el alcance del Plan, en el sentido de detallar las acciones por población diana. Debe considerarse el carácter transversal de las medidas, y que las actuaciones propuestas por el plan van enfocadas a toda la población, sin diferenciaciones, sin desigualdad de género, aunque en casos concretos se matiza la población diana (fundamentalmente en aquellas actuaciones de sensibilización y concienciación). El Plan busca el bien común de los habitantes del área metropolitana. No obstante, la definición de la población diana se desarrolla en el Plan. Esta se ha incluido en las fichas de los Programas de Actuación (sección 12.8 del documento), en el apartado de población destinataria del paquete de medidas.

3. Cabe indicar que la memoria económica se elabora con la versión final del PTMACO, y es en dicho documento donde se recoge la vinculación de las actuaciones con el corto, medio y largo plazo, y las fuentes de financiación, además de otros aspectos relativos a la implementación de las inversiones. Esta memoria económica debe ser validada por la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos.

4. En primer lugar, se indica que el análisis del recurso agua y el potencial impacto del Plan se recoge en el documento de Evaluación Ambiental Estratégica, anexo al PTMACO.

No obstante, y atendiendo a la observación, se considera que el impacto del Plan, en su escala estratégica de definición y valoración, no provoca un impacto negativo significativo sobre el agua, por fomentar principalmente la optimización de infraestructuras existentes, sin nueva infraestructura pesada, y promoviendo la movilidad sostenible y menos contaminante.

Se considera que las medidas del Plan (como mayores servicios ferroviarios, de autobús, o nuevas paradas o aparcamientos en zonas urbanas ya consolidadas), no afectan significativamente al recurso agua, ya que su consumo directo es bajo en comparación con otros sectores. La gestión urbana del agua incluye el ciclo de abastecimiento, saneamiento y regeneración, y aunque proyectos como aparcamientos

**Bloque B: Evaluabilidad del diseño**

disuasorios pueden ocupar espacio físico, su impacto es mayor en el suelo que en el agua.

Por otro lado, el análisis de la huella hídrica indirecta o la identificación de puntos negros de contaminación de fuentes de agua exceden el alcance de planificación del Plan de Transporte Metropolitano.

En cualquier caso, la huella hídrica indirecta asociada a la fabricación de vehículos y la producción de biocombustibles también es relevante, pero su impacto es más industrial que operativo. Además, el Plan fomenta la reducción del vehículo privado, reduciendo por tanto su huella hídrica asociada.

Los proyectos de transporte pueden generar contaminación en fuentes de agua debido a vehículos de combustión, pero el menor uso de coches (fomentado por el Plan) y el uso de tecnologías limpias, como autobuses eléctricos, reduce esta contaminación. No obstante, se está de acuerdo en que la correcta gestión en zonas cercanas a cuerpos de agua es clave para evitar la contaminación.

Asimismo, el plan de transporte debe ser coherente con la planificación hídrica de la cuenca del Guadalquivir, asegurando que no afecte negativamente la disponibilidad y calidad del agua, ya que las infraestructuras de transporte no alteran sustancialmente los flujos hídricos ni las zonas de recarga de acuíferos.

Finalmente, se enfatiza en que serán estudios informativos posteriores los que analicen el detalle de cada una de las actuaciones que se desarrollarán, con sus potencialmente impactos sobre el agua.

- Se valora parcialmente la observación y se completa la sección 6 de Gobernanza del Plan, considerando lo establecido en el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 1 de julio de 2014, se aprueba la formulación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible. Por otra parte, y en materia de responsabilidades, funciones, etc. debe considerarse que el Plan define el marco competencial y jurídico de aplicación en las secciones 3 y 4, respectivamente. Asimismo, estos marcos competencial y jurídico se describen extensamente en sendos anexos adjuntos al PTMACO. En

**Bloque B: Evaluabilidad del diseño**

dicho sentido, se considera que la gobernanza queda ampliamente recogida en el Plan.

7.1.3. C. Evaluabilidad del sistema de información y evaluación

**Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación**

**¿Todos los objetivos tienen asignados indicadores bien definidos?**

<b>Evaluación</b>	<b>SÍ</b>
-------------------	-----------

**Evidencias aportadas por el IAAP**

Hay indicadores de impacto y de resultados. No todos tienen valores meta y en todos no consta la fuente.

**Respuesta:** Se estima la observación, indicando que se recogen las fuentes de todos los indicadores, y se completa el esquema de indicadores de la sección 14.4 del Plan, completando la definición de indicadores de realización, impacto y resultado.

Respecto a la línea base y valores meta 2030, debe considerarse que los indicadores de impacto sí que incluyen dicho valor meta (por ser indicadores que midan efectos a largo plazo).

Debe considerarse que los indicadores impacto y resultado que se han propuesto son relevantes, robustos, y con capacidad de identificar el buen desarrollo del Plan. No obstante, y tal y como se considera en la observación, algunos indicadores carecen de valor de referencia, por una no disponibilidad de información. En cualquier caso, se considera conveniente su inclusión en el esquema de indicadores por su interés y relevancia, y por haberse solicitado desde diversas Consejerías y/o entidades sometidas a los procesos de evaluación ambiental, participación pública y trámite de audiencia del Plan.

**Los indicadores de impacto, ¿son relevantes y permiten medir los objetivos estratégicos?**

<b>Evaluación</b>	<b>SÍ</b>
-------------------	-----------

**Evidencias aportadas por el IAAP**

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
Hay una discordancia entre la terminología del Plan, y la del IAAP. Según esta última los indicadores de impacto, miden los objetivos estratégicos y no los específicos.	
<b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan. No obstante, debe considerarse que los objetivos estratégicos, definidos con un carácter estratégico, se traducen en unos objetivos específicos, con sus indicadores correspondientes. Otros PTM ya aprobados por la Junta de Andalucía (como el PTM del Área de Málaga o el PTM de Campo de Gibraltar) incluían la misma distinción, con objetivos específicos con indicadores y objetivos estratégicos generalistas pero definitorios del alcance y marco estratégico del objetivo a valorar. Debe remarcar que el PTMBC incluye una matriz de coherencia e interrelación entre los objetivos estratégicos y los objetivos específicos.	
<b>Los indicadores de resultados, ¿son relevantes y permiten medir los objetivos de los programas?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En la Tabla 162 (página 441-442) se ordenan asociados a los programas. En la Tabla 163 queda concretado al detalle la información de cada indicador.	
<b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.	
<b>Los indicadores de realización, ¿son relevantes y permiten medir las acciones a desarrollar?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En la Tabla 161, se contemplan los indicadores asociados a los programas (pág. 440). Pero no todos los indicadores llevan asociados valores meta, que permitan conocer el grado de cumplimiento alcanzado	
<b>Respuesta:</b> Se considera que los indicadores de realización propuestos son relevantes, robustos, y con capacidad de identificar el buen desarrollo del Plan.	

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
No obstante, se completa el esquema de indicadores de la sección 14.4 del Plan, completando la definición de indicadores de realización, impacto y resultado.	
En este sentido, los indicadores de impacto, que son los que miden los efectos del Plan al medio y largo plazo, llevan asociados sus valores meta.	
<b>¿Se prevé la desagregación por sexo de los indicadores relativos a personas?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
No todos los indicadores referidos a personas se desagregan por sexo, de manera sistemática. En los indicadores de los programas de actuación relativos a personas de las páginas 382- 395, solo en algunos casos hay desagregación. No la hay en los siguientes indicadores:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• IR18: Población servida por las líneas de transporte público integradas en el CTMACO.</li> <li>• II1: % de incremento de la demanda del transporte público.</li> <li>• II4: % de reducción del vehículo privado. En este en concreto había brecha de género porque los hombres lo utilizaban más que las mujeres</li> <li>• IR4: Número de participantes en las Actividades Formativas y Jornadas Participativas.</li> <li>• IF6: Número de usuarios del sistema público de alquiler de bicicletas +BICI</li> </ul>	
<b>Respuesta:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se considera el indicador IF15 como “Población de mujeres y hombres servida por las líneas de transporte público integradas en el CTMACO”.</li> <li>• La distinción de ambos sexos en el uso del transporte público se recoge en el indicador IF3 de “% de participación de ambos sexos en el uso del vehículo privado”. Este indicador se espera completar a través de encuestas o del Observatorio de Movilidad Metropolitana, no obstante, los registros del Consorcio de demanda de TP no podrán estar presumiblemente desagregados por sexo (si se utilizan sistemas de billeteo, por ejemplo).</li> <li>• En el sentido del uso del vehículo privado, aplica un comentario similar al anterior, en el sentido que las fuentes y procedimientos utilizados para su estimación no tienen la capacidad de desagregar por sexo (en este caso el</li> </ul>	

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
<p>modelo de transporte). Por ello, se introduce el nuevo indicador IF26 que cubre el “Índice de feminización de los conductores de vehículo privado”, con datos actualizados anualmente por la DGT.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se completa la descripción del indicador IR4 “Número de participantes mujeres y hombres en las Activades Formativas y Jornadas Participativas”.</li> <li>• Se completa la descripción del indicador IF16 “Número de usuarios y usuarias del sistema público de alquiler de bicicletas +BICI”.</li> </ul> <p>En general, se desagrega por sexo los indicadores susceptibles de ser desagregados, tal y como se recoge en la sección 14 de la Memoria del Plan.</p>	
<p><b>¿Hay indicadores de género (índice de feminización, brecha de género, Índice de presencia relativa de hombres y mujeres (IPRHM))?</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<p>Hay porcentajes de participación para cada sexo, por ejemplo, en el uso de vehículo privado. Pero pueden darse pasos para calcular indicadores específicos de desigualdad. Más allá de los índices de concentración y distribución, existen otros indicadores que permiten relacionar la situación de mujeres y hombres, que no han sido considerados en este diagnóstico.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> Adicionalmente a los indicadores de movilidad desagregados por género, se ha completado el esquema de indicadores del Plan, introduciendo el “índice de feminización de los conductores de vehículo privado”, con la finalidad de identificar brechas de género en el sector del transporte, partiendo de datos oficiales y actualizables anualmente (por la DGT en este caso)</p>	
<p><b>En caso de haberse formulado objetivos relacionados con la perspectiva verde, ¿se han contemplado indicadores de permitan su medición?</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<p>Se han encontrado indicadores para medir la perspectiva verde (indicadores del 12 al 19, e indicador 23).</p>	
<p><b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.</p>	

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
<p><b>¿Se especifican las fuentes de información que alimentarán los indicadores planteados?</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<p>Los indicadores tienen la fuente de información de la que se obtendrán. Aparecen recogidas de la página 440 a la 445. En muchos casos se tratan de estadísticas oficiales públicas, principalmente del Sistema Estadístico y Cartográfico de Andalucía.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.</p>	
<p><b>¿Existe diversidad de técnicas de recogida de información?</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<p>Hay previstas encuestas y mesas participativas, lo que se echa en falta es consultar a diferentes agentes. Hay prevista participación de organismos oficiales y administraciones públicas, pero es importante incluir a las organizaciones de la sociedad civil y ciudadanía.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> El Sistema de Seguimiento y Evaluación del Plan considera que las mesas de participación, en las que se invitará a agentes sociales u organizaciones sindicales, o participación ciudadana, entre otras, tal y como se recoge en el Plan.</p> <p>El PTMACO también incorpora en la sección 14 aspectos fundamentales para garantizar la transparencia, información y difusión en el seguimiento.</p>	
<p><b>¿Se explicita quién tiene la responsabilidad de facilitar y/o recoger la información?</b></p>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<p>En los indicadores de resultados aparece la fuente y quién tiene la responsabilidad de recogerlos y facilitarlos.</p>	
<p><b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.</p>	
<p><b>¿Existe información accesible, clara, fiable y suficiente para el seguimiento y la evaluación?</b></p>	

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
<b>Evaluación</b>	<b>Se hace aportación</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
El plan contiene un sistema de seguimiento y evaluación lo suficientemente sólido. Se define en detalle el procedimiento de cálculo, unidad de medida, gestor de la información, etc. de cada uno de los indicadores de resultados. Todos ellos se medirán con una periodicidad anual.	
<b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.	
<b>Elementos de mejora de los sistemas de información y evaluación</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Se aportan mejoras</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>Mejorar el cronograma de actuaciones, incluyendo mayor detalle.</li> <li>Incluir fuentes externas de datos, de las que se recogerán los datos que alimentarán los indicadores</li> <li>Mejorar la definición de indicadores que pretenden medir la reducción de la brecha de género o la reducción de situaciones de desigualdad mediante la aplicación del PTM.</li> <li>Prever canales abiertos de manera permanente para el intercambio activo de información entre las instituciones y la sociedad civil en el periodo de implementación.</li> </ol>	
<b>Respuesta:</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>Cabe indicar que la memoria económica se elabora con la versión final del PTMACO, y es en dicho documento donde se recoge la vinculación de las actuaciones con el corto, medio y largo plazo, con su cronograma y puesta en servicio, además de otros aspectos relativos a la implementación de las inversiones. Esta memoria económica debe ser validada por la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos.</li> <li>Las fuentes de datos que alimentan los indicadores están recogidas en la sección 14 del Plan.</li> <li>Se completa el esquema de indicadores para medir la brecha de género, por ejemplo, a través del índice de feminización de los conductores de vehículo privado (sección 14 del Plan).</li> </ol>	

Bloque C: Evaluabilidad del sistema de información y evaluación	
4. Se completa la documentación del plan, considerando este aspecto en la sección 14 del Plan.	

#### 7.1.4. D. Compromiso con la evaluación

Bloque D: Compromiso con la evaluación	
<b>¿Está definido un mecanismo para el seguimiento y la evaluación?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Se ha establecido el marco de seguimiento y los organismos encargados de llevarlo a cabo (Página 432 en adelante).	
<b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.	
<b>¿El sistema de seguimiento y evaluación cuenta con los medios humanos y materiales necesarios para su funcionamiento?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Se indica la distribución de las competencias y el cronograma de actuaciones de evaluación, pero no se detallan medios humanos y materiales destinados al efecto. Solo consta una mención general.	
<b>Respuesta:</b> Se desarrolla el plan de seguimiento en este sentido, considerando que la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA) dispone de Encargos de la CFATV para el apoyo a las tareas de seguimiento y evaluación de planes, incluyendo tanto el PITMA 2030, como los Planes de Transporte Metropolitano y la Estrategia de Movilidad Sostenible de Andalucía. Por ello dispondrá de los medios humanos y materiales necesarios para asegurar un seguimiento coordinado de los mismos, elaborando los análisis y documentos necesarios que se requieran por los dos órganos de gestión. Todo ello responde a lo establecido en la <i>“RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES POR LA QUE SE APRUEBA LA ENCOMIENDA DE GESTIÓN A LA AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 105 DE LA LEY 9/2007, DE 22</i>	

Bloque D: Compromiso con la evaluación	
DE O TUBRE, DE ADMINISTRACIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, PARA EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LOS PLANES DE TRANSPORTE METROPOLITANO, PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLES DE ANDALUCÍA Y LA ESTRATEGIA ANDALUZA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLES”.	
<b>¿Hay un cronograma para el seguimiento y evaluación, que incluye cuando se realizará la evaluación y los informes a entregar?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Además del cronograma de la página 437, se establece que, para evaluar la eficacia, se irán tomando mediciones de los indicadores definidos, todos los años, de manera que se disponga de una serie histórica que permita la evaluación a lo largo de la implementación del Plan. Mientras que la toma de mediciones y la redacción del informe serán anuales (y será llevada a cabo por la Oficina Técnica de Seguimiento), las reuniones de seguimiento y coordinación en el periodo de aplicación 2024-2030 serán cada 6 meses (pág. 435-436).	
<b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.	
<b>¿Se prevé la participación de las partes interesadas en el sistema de seguimiento y evaluación?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En la página 433 consta que se considera fundamental la colaboración y coordinación entre las distintas administraciones (local, regional y nacional) pero también con el sector privado. Para ello el sistema de seguimiento y evaluación del plan establecerá los mecanismos necesarios para que las empresas, asociaciones empresariales, agentes sociales u otros interlocutores relevantes puedan contribuir al correcto desarrollo del Plan, pero aún no se han concretado.	
<b>Respuesta:</b> Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.	
<b>¿Está previsto un sistema de seguimiento y evaluación a disposición de la ciudadanía?</b>	

Bloque D: Compromiso con la evaluación	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
Esta prevista la constitución de una mesa de participación y la creación de micro áreas para extraer encuestas. Pero sería aconsejable reforzar la parte de comunicar y devolver la información no está tan especificada.	
<b>Respuesta:</b> Se desarrolla el sistema de seguimiento del Plan en esta materia.	
Se considera que la Mesa de Participación se constituye como un sistema de seguimiento y evaluación a disposición de la ciudadanía, dado que su objetivo es tomar en consideración propuestas sobre el seguimiento de los documentos de planificación, crear un foro de debate y promover la conciencia social sobre el cambio en la movilidad. Con reuniones periódicas, esta mesa cuenta con representantes de la DGMT y distintos centros directivos de la CFATV, así como otros agentes como los ayuntamientos, agentes sociales u organizaciones sindicales, representantes de empresas privadas de transporte, personas expertas, y participación ciudadana representada por asociaciones vecinales, asociaciones de mujeres u otros agentes que puedan generar un efecto multiplicador y positivo en su comunidad.	
El PTMACO también incorpora en la sección 14 aspectos fundamentales para garantizar la transparencia, información y difusión en el seguimiento.	
<b>¿Está previsto un procedimiento de transparencia durante la implementación y/o evaluación del Plan que permita que las partes interesadas tengan información del desarrollo del Plan?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>En parte</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
En el comité y órgano de seguimiento no consta representación social y ciudadana de forma directa, pero las mesas participativas pueden incluirse agentes implicados. No hay sin embargo, ningún dispositivo que muestre datos abiertos y esto podría ser de utilidad.	
<b>Respuesta:</b> Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto, en la sección “14.4. Información y difusión” del Plan.	

Bloque D: Compromiso con la evaluación	
<b>¿Existe información accesible, clara, fiable y suficiente para el seguimiento y la evaluación comprometida con la evaluación? ¿Se cuenta con los recursos necesarios? ¿Se van a difundir los resultados?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Se hace aportación</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
El Plan cuenta con un sistema de seguimiento y evaluación definido. Se prevé la evaluación, hay indicadores bien definidos, pero no se establecen mecanismos de reprogramación de actuaciones a partir de las evaluaciones ni se recoge de forma explícita la difusión de resultados. Tampoco se detallan los medios con los que se contará para este fin.	
<b>Respuesta:</b> Se desarrolla el plan de seguimiento del Plan, en las secciones 14.3 y 14.4. del Plan.	
<b>Elementos de mejora del contexto institucional</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Se aportan mejoras</b>
<b>Evidencias aportadas por el IAAP</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La condicionalidad a la disponibilidad de financiación procedente de la UE plantea un escenario incierto en cuanto a la puesta en marcha y aplicación de las previsiones del Plan.</li> <li>2. Recoger los medios humanos y materiales previstos para la oficina técnica, que siendo la encargada de la recogida y tratamiento de datos para la evaluación, no queda definida en el PTM.</li> <li>3. Incorporar las acciones previstas, para la difusión de los resultados de la evaluación.</li> <li>4. Especificar los mecanismos para la reprogramación de objetivos en base a la medición de los indicadores.</li> <li>5. Facilitar la participación ciudadana también en la evaluación del plan mediante un sistema de recogida de información de la satisfacción de los usuarios y usuarias con el servicio.</li> </ol>	
<b>Respuesta:</b>	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cabe indicar que la memoria económica se elabora con la versión final del PTMACO, y es en dicho documento donde se recoge la vinculación de las actuaciones con el corto, medio y largo plazo, y las fuentes de financiación, además de otros aspectos relativos a la implementación</li> </ol>	

Bloque D: Compromiso con la evaluación	
de las inversiones. Esta memoria económica debe ser validada por la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos.	
<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto en la sección 14 del Plan, atendiendo a lo establecido en la “RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES POR LA QUE SE APRUEBA LA ENCOMIENDA DE GESTIÓN A LA AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 105 DE LA LEY 9/2007, DE 22 DE OCTUBRE, DE ADMINISTRACIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, PARA EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LOS PLANES DE TRANSPORTE METROPOLITANO, PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLES DE ANDALUCÍA Y LA ESTRATEGIA ANDALUZA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLES”.</li> <li>3. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto en la sección 14 del Plan.</li> <li>4. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto en la sección 14 del Plan.</li> <li>5. Se desarrolla el plan de seguimiento incluyendo este aspecto en la sección 14 del Plan.</li> </ol>	

## 7.2. Documento Técnico de Evaluabilidad del Plan

Desde el Servicio de Evaluación de Políticas Públicas del Instituto Andaluz de Administración Pública (IAAP) se emite el “Documento Técnico de Evaluabilidad del Plan Estratégico de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible”, del 10 de marzo de 2025.

El Documento Técnico de Evaluabilidad recoge las conclusiones del Cuestionario de Evaluabilidad ex ante (previa) y su atención por el promotor del plan. Su objetivo es determinar si el plan estratégico contiene los elementos esenciales que permitirían que el sistema de Seguimiento y Evaluación del plan esté en condiciones, en su posterior ejecución, de recoger datos e información, analizar los mismos, tomar decisiones al respecto durante su implementación, conocer los resultados alcanzados a medio y largo plazo y dar cuenta a los colectivos afectados y a la ciudadanía en general.

En el Documento Técnico de Evaluabilidad del Plan se recogen las siguientes cuestiones, agrupadas por bloques:

### 7.2.1. Análisis de la Evaluabilidad del Diagnóstico

1. Análisis de la Evaluabilidad del Diagnóstico	
<b>¿Se identifican con claridad y precisión los problemas y las necesidades a las que la acción pública va a dar respuesta? O en su caso ¿está claramente definido el reto que se quiere abordar?</b>	
<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>

### 1. Análisis de la Evaluabilidad del Diagnóstico

#### Especificación de evidencias aportadas por el IAAP

En el Capítulo 10 "Problemas, necesidades y retos" (pág. 289), se identifican los problemas, necesidades y retos del sistema de transporte en el Área Metropolitana de Córdoba. Se mencionan problemas específicos, como la distribución heterogénea de la población, la falta de integración del transporte público, problemas de congestión y la escasa utilización del ferrocarril, entre otros. Tras la sugerencia del IAAP, se incorpora como uno de los retos, la reducción de la brecha de género existente en el uso del transporte público.

Se incluye un análisis DAFO (pág. 264) y una matriz de coherencia (pág. 312) que relaciona los problemas con las necesidades.

Asimismo, se realiza un análisis y diagnóstico detallado de la situación actual en el Área Metropolitana de Córdoba (páginas 52 a 265), abordando las principales variables territoriales y socioeconómicas, así como las infraestructuras y servicios de transporte. Si bien en el estudio socioeconómico, laboral y poblacional, por lo general, se toma como año de referencia el 2019, se procede a actualizar ciertos indicadores asociados al diagnóstico, tras la sugerencia del IAAP, más allá del año base del estudio.

Se identifica la población diana en las fichas de los Programas de Actuación (sección 12.8 del Plan), en concreto en el apartado de población destinataria del paquete de medidas, estableciendo diferentes grupos poblacionales y municipios beneficiarios.

**1. Análisis de la Evaluabilidad del Diagnóstico**

Se realiza una caracterización de la población vulnerable del ámbito de estudio dentro de un anexo adjunto al Plan, con un análisis por género y grupos de edad, población de origen extranjero, factores de salud, además de una identificación de las zonas desfavorecidas del ámbito. Asimismo, en la pág. 265 del análisis DAFO, se recoge un contenido específico en relación con la población vulnerable dentro de la Oportunidad O4 “Oportunidad de planificar un transporte público socialmente integral, con medidas orientadas a favorecer la movilidad de los grupos vulnerables (por cuestiones socioeconómicas, salud, género, edad, etc.), y que el uso del TP sea equitativo entre hombres y mujeres”.

Respecto a las condicionalidades externas que pueden afectar al Plan, este cuenta con un marco estratégico de referencia, así como las fuentes oficiales de datos que nutrirán el seguimiento del propio Plan.

**Respuesta:** Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.

No se realizan observaciones al Plan en esta materia.

**2. Análisis de la Evaluabilidad del Diseño**

**Especificación de evidencias aportadas por el IAAP**

El documento establece una alineación entre el diagnóstico, los objetivos estratégicos, los criterios de análisis y los indicadores del Plan. En este sentido, la planificación ha seguido una metodología que asegura la coherencia con la situación de partida y los retos identificados.

En el capítulo 12.4 "Coherencia del Plan con instrumentos de planificación estratégica", se analiza y valida la alineación estratégica del Plan con otros instrumentos de planificación vigentes, asegurando que los objetivos y líneas estratégicos estén correctamente estructurados.

Además, en el capítulo 6 "Gobernanza: Enfoque y metodología", se resalta la importancia de la participación y coherencia en la implementación del Plan.

Se incorporan acciones concretas relacionadas con el enfoque de género, completándose así el enfoque de la línea estratégica “LE2: Sensibilización y potenciación del sistema de transporte hacia un modelo de movilidad sostenible y equitativa, como medida de adaptación al cambio climático” (pág. 314) y el programa de actuación “P2: Sensibilización de la ciudadanía, administraciones y empresas. Movilidad en Igualdad”. No obstante, en estas sigue sin hacerse mención explícita a los colectivos vulnerables.

En las fichas de los Programas de Actuación (sección 12.8 del Plan), se detallan las acciones y la población destinataria del paquete de medidas, estableciendo diferentes grupos poblacionales y municipios beneficiarios.

7.2.2. Análisis de la Evaluabilidad del Diseño

**2. Análisis de la Evaluabilidad del Diseño**

**¿Es el diseño de la acción pública coherente con la situación de partida, claro en sus planteamientos, objetivos y acciones previstas?**

<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
-------------------	-----------

## 2. Análisis de la Evaluabilidad del Diseño

Se afirma que el plan de transporte será coherente con la planificación hídrica de la cuenca del Guadalquivir, asegurando que no afecte negativamente la disponibilidad y calidad del agua, ya que las infraestructuras de transporte no alteran sustancialmente los flujos hídricos ni las zonas de recarga de acuíferos.

**Respuesta:** Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.

No se realizan observaciones al Plan en esta materia.

No obstante, y en relación a que la LE2 y el P2 del Plan no hacen mención explícita a los colectivos vulnerables, su consideración se integra en la descripción concreta de las actuaciones de dicha LE2 y P2, en concreto en la sección “13.2.2. Actuaciones enfocadas a la sensibilización de la ciudadanía, administraciones y empresas” del Plan, en la Actuación “*Campañas de información y concienciación ciudadana hacia la movilidad sostenible y equitativa, incluyendo un plan de comunicación y organización de actividades de sensibilización ciudadana.*”.

## 7.2.3. Análisis de la Evaluabilidad del Sistema de Evaluación y Seguimiento

### 3. Análisis de la Evaluabilidad del Sistema de Evaluación y Seguimiento

**¿Existe información accesible, clara, fiable y suficiente para el seguimiento y la evaluación?**

### 3. Análisis de la Evaluabilidad del Sistema de Evaluación y Seguimiento

<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
-------------------	-----------

#### Especificación de evidencias aportadas por el IAAP

El Capítulo 14 "Sistema de Seguimiento y Evaluación" (páginas 434-442) describe el seguimiento del Plan a través de un sistema basado en indicadores de impacto, resultado y realización. Se define en detalle el procedimiento de cálculo, unidad de medida, gestor de la información, etc. de cada uno de los indicadores. Se incorporan indicadores para medir la brecha de género, por ejemplo, a través del índice de feminización de los conductores de vehículo privado (pág. 383). Se establecen mecanismos de recopilación y análisis de datos para evaluar la eficacia del Plan.

En las págs. 437 a 439 se especifica que se reprogramarán los objetivos en base a la medición de los indicadores.

Se completa la metodología con la elaboración de informes anuales, evaluaciones intermedias (en el año 2027) y finales (en 2030), con la recopilación de datos de fuentes diversas y accesibles.

Además, se incluye una matriz de coherencia e interrelación entre el diagnóstico, los objetivos estratégicos y los objetivos específicos, los criterios e indicadores de resultado (pág. 451).

Se establecen órganos de gestión específicos, como el Comité Técnico y el Comité de Dirección, para coordinar el proceso de seguimiento y evaluación y se destaca la colaboración del sector privado y la disponibilidad de medios humanos y materiales para el seguimiento.

**3. Análisis de la Evaluabilidad del Sistema de Evaluación y Seguimiento**

Asimismo, se recoge un cronograma orientativo sobre las actividades de seguimiento y evaluación (pág. 439).

**Respuesta:** Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.

No se realizan observaciones al Plan en esta materia.

7.2.4. Análisis de la Evaluabilidad del Compromiso Institucional para la Evaluación

**4. Análisis de la Evaluabilidad del Compromiso Institucional para la Evaluación**

**¿Existe un compromiso firme con la evaluación? ¿Se cuenta con los recursos necesarios? ¿Se difundirán los resultados?**

<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
-------------------	-----------

**Especificación de evidencias aportadas por el IAAP**

La Gobernanza está reflejada en la documentación del PTM (pág. 46). Se manifiesta el compromiso institucional con la evaluación en el capítulo 14 del Plan. Como puntualiza el órgano promotor, este compromiso atiende a lo establecido en la “RESOLUCIÓN DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE MOVILIDAD Y TRANSPORTES POR LA QUE SE APRUEBA LA ENCOMIENDA DE GESTIÓN A LA AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 105 DE LA LEY 9/2007, DE 22 DE OCTUBRE,

**4. Análisis de la Evaluabilidad del Compromiso Institucional para la Evaluación**

DE ADMINISTRACIÓN DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, PARA EL SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DE LOS PLANES DE TRANSPORTE METROPOLITANO, PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLES DE ANDALUCÍA Y LA ESTRATEGIA ANDALUZA DE MOVILIDAD Y TRANSPORTE SOSTENIBLES”.

Asimismo, en materia de responsabilidades, funciones, etc., el Plan define el marco competencial y jurídico de aplicación en los capítulos 3 y 4 respectivamente, realizando a su vez una descripción más extensa de los mismos en los anexos adjuntos al Plan (anexo Ámbito Competencial y anexo Marco Jurídico y Estratégico).

Además, se identifican los medios humanos y materiales asignados a la evaluación (capítulo 14.1) y se incluye información sobre las herramientas de participación y transparencia y los mecanismos de difusión de resultados (capítulos 14.3 y 14.4). La participación del proceso descansa fundamentalmente en la denominada “Mesa de participación”, que se completa con una encuesta de satisfacción a las personas usuarias de los servicios de transporte. No obstante, entre los participantes de la “mesa de participación” no se hace mención específica a representantes de la ciudadanía (asociaciones vecinales, asociaciones de mujeres u otros agentes a su servicio) que puedan generar un efecto multiplicador y positivo en la comunidad.

En relación a los mecanismos de difusión de resultados, se recoge que se dispondrán de informes anuales y evaluaciones intermedias y finales, accesibles a todos los agentes y ciudadanía a través de diversos medios

**4. Análisis de la Evaluabilidad del Compromiso Institucional para la Evaluación**

públicos, como la web de la Consejería de Fomento, el Portal de Transparencia de la Junta de Andalucía y el Portal del Consorcio de Transporte Metropolitano. Se especifica, que junto con el informe final, se realizará un informe de evaluación simple con carácter informativo que será elaborado mediante un lenguaje claro y sencillo que llegue a todos los interesados

**Respuesta:** Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.

No obstante, en la sección “14.3. Participación” del PTMBC se matiza que en la Mesa de Participación también participarán “asociaciones ciudadanas”. Debe entenderse que este término engloba al conjunto de asociaciones vecinales, asociaciones de la mujer, etc. para que puedan generar un efecto multiplicador y positivo en el desempeño del Plan.

**5. Conclusiones sobre la Evaluabilidad del Plan**

El documento cuenta con elementos suficientes que permitan su evaluación. Se han establecido mecanismos claros de seguimiento y evaluación, asegurando así la transparencia y la rendición de cuentas del Plan.

**Respuesta:** Se valora positivamente la cuestión por parte del IAAP, considerando que esta materia está suficientemente cubierta en el Plan.

No se realizan observaciones al Plan en esta materia.

7.2.5. Conclusiones sobre la Evaluabilidad del Plan

**5. Conclusiones sobre la Evaluabilidad del Plan**

**¿Se considera que el documento de planificación cuenta con suficientes garantías para que el plan pueda ser evaluado y rendirse cuentas?**

<b>Evaluación</b>	<b>Sí</b>
-------------------	-----------

**Especificación de evidencias aportadas por el IAAP**

## 8 Resoluciones finales

El objetivo de esta sección es abordar y dar respuesta al conjunto de observaciones finales recibidas de organismos oficiales respecto a la edición del mes de enero de 2025 de la Versión Final del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

- Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda
- Secretaría General de Administración Local de la Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública
- Delegación Territorial en Córdoba de la Consejería de Salud y Consumo (Informe de Evaluación de Impacto en Salud)
- Delegación Territorial en Córdoba de la Consejería de Cultura y Deporte
- Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (Informe de Incidencia Territorial)
- Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (Valoración de la documentación aportada en respuesta a las consideraciones emitidas en el Informe de Incidencia Territorial)
- Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático de la Consejería de Sostenibilidad y Medio ambiente (Declaración Ambiental Estratégica)
- Dirección General de Presupuestos de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos

### 8.1 Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda

La Unidad de Igualdad de Género de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda emite el Informe de Observaciones y recomendaciones al Informe sobre el impacto de género en el “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible”, de fecha 20 de enero de 2025, con la finalidad de que incorpore las recomendaciones realizadas, garantizando así un impacto positivo de la norma en la igualdad de género.

1. Respecto a las observaciones sobre la pertinencia de género de la norma, se considera que el PTM es pertinente al género, como se expone en el propio informe de evaluación de impacto en género.

#### No procede

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

2. Respecto a las observaciones sobre las desigualdades identificadas, se indica que *“el informe sobre el impacto de género en el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba emitido por la Dirección General de Movilidad y Transportes aporta estudios, datos estadísticos y gráficas desagregadas por sexo que permiten observar las diferencias entre hombres y mujeres en diversas áreas de actuación, lo que ha de ser valorado positivamente.”*

*“Positivamente, el Plan incluye en sus indicadores socioeconómicos, territoriales y urbanísticos, medioambientales, del sistema de transporte y*

*demanda de movilidad, en lo que se refiere a personas, una desagregación por sexos que permitirá con posterioridad una evaluación de las actuaciones desarrolladas desde la perspectiva de género”.*

### No procede

**Respuesta 2.** No se realizan observaciones al documento del Plan, ya que se valora positivamente el contenido en materia de desigualdades identificadas.

3. Respecto a la trasversalidad del principio de igualdad, se indica que “se observa que el principio de igualdad de género se ha tenido en consideración a lo largo de la elaboración, desarrollo y en orden a la futura evaluación del Plan”, citando algunos ejemplos.

### No procede

**Respuesta 3.** No se realizan observaciones al documento del Plan, ya que se valora positivamente el contenido en materia de transversalidad del principio de igualdad.

4. Respecto a la propuesta de medidas incorporadas para garantizar la igualdad, “se valoran positivamente las actuaciones previstas y la inclusión de indicadores y evaluaciones que desde la perspectiva de género permitan apreciar el impacto de las medidas adoptadas, todo ello de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 de la Ley 12/2007, de 26 de noviembre”.

[...] “No obstante, se han de hacer las siguientes consideraciones en orden a mejorar algunos aspectos”:

- 4.1. En la Mesa de Participación, prevista en el apartado 14.3, debería contemplarse que en su composición, se mantenga un equilibrio entre el número de mujeres y hombres.

### Estimada

**Respuesta 4.1.** Se estima la observación y se ha completado la documentación del Plan en su Versión Final, en el apartado 14.3.

- 4.2. En cuanto a la reducción de la brecha de género detectada en movilidad, se recurre a una actuación de naturaleza formativa, “campaña de “transporte para todas”, enfocándose en garantizar un transporte seguro y accesible para mujeres”, consistente en “información sobre rutas seguras, horarios mejorados y servicios de apoyo como aplicaciones con alertas de seguridad” (página 407).

Aunque no cabe duda de que la formación es una medida adecuada, sin embargo, consideramos que las cuestiones sobre las que versa: rutas y horarios seguros para las mujeres o sistemas de alerta, deberían ser desarrolladas y concretadas en el Plan, adquiriendo un compromiso de realización y puesta en marcha efectiva.

### Estimada

**Respuesta 4.2.** Se estima la observación, por una parte, considerando que la actuación de “campaña de “transporte para todas”” se ha completado, considerando la necesidad de difundir “*información sobre los servicios a demanda y paradas intermedias disponibles en horario nocturno*” (sección 13.2.2. de la Versión Final del Plan).

Además, también debe considerarse esta cuestión se ha integrado en otras actuaciones del Plan:

- En la actuación de “Estudio de refuerzo del transporte a la demanda” (sección 13.2.1. de la Versión Final del Plan).

Esta medida, además de adecuar la oferta a la demanda y sobre todo en el ámbito rural, esta debe orientarse para garantizar la seguridad de las mujeres en horarios nocturnos o en ciertas áreas urbanas.

Por ello, se matiza que esta medida debe servir para estudiar la creación de paradas a demanda o intermedias en las líneas de autobuses nocturnas, e incluso estudiar la contratación de personal de seguridad en las infraestructuras y/o la disposición en ellas de cámaras de vigilancia.

- En la actuación de “Mejorar la cobertura de los servicios metropolitanos en el municipio de Córdoba, aumentando el número de paradas de transporte público (nuevas paradas)” (sección 13.2.1. de la Versión Final del Plan).

Se indica que las nuevas paradas que se habiliten para el autobús deben garantizar la seguridad de las personas en horario nocturno. Se garantizará iluminación suficiente y se estudiará la necesidad de disponer cámaras de vigilancia y/o personal de seguridad.

- 4.3. Aunque el diagnóstico inicial (página 68) recoge que la mayor preocupación de las mujeres es su seguridad en horarios nocturnos o en ciertas áreas urbanas, posteriormente no se arbitra ninguna medida concreta para solventar esta inquietud. Por ello, se sugiere la adopción de medidas como la creación de paradas a demanda o intermedias en las líneas de autobuses nocturnas, la contratación de personal de seguridad en las infraestructuras y/o la disposición en ellas de cámaras de vigilancia, entre otras.

### Estimada

**Respuesta 4.3.** Se estima la observación, considerando que esta cuestión se ha integrado en otras actuaciones del Plan:

- En la actuación de “Estudio de refuerzo del transporte a la demanda” (sección 13.2.1. de la Versión Final del Plan).

Esta medida, además de adecuar la oferta a la demanda y sobre todo en el ámbito rural, esta debe orientarse para garantizar la seguridad de las mujeres en horarios nocturnos o en ciertas áreas urbanas.

Por ello, se matiza que esta medida debe servir para estudiar la creación de paradas a demanda o intermedias en las líneas de autobuses nocturnas, e incluso estudiar la contratación de personal de seguridad en las infraestructuras y/o la disposición en ellas de cámaras de vigilancia.

- En la actuación de “Mejorar la cobertura de los servicios metropolitanos en el municipio de Córdoba, aumentando el número de paradas de transporte público (nuevas paradas)” (sección 13.2.1. de la Versión Final del Plan).

Se indica que las nuevas paradas que se habiliten para el autobús deben garantizar la seguridad de las personas en horario nocturno. Se garantizará iluminación suficiente y se estudiará la necesidad de disponer cámaras de vigilancia y/o personal de seguridad.

- 4.4. En el ámbito laboral, se propone como medida para paliar la infrarrepresentación femenina en el sector, el compromiso de contratación de conductoras en el transporte público.

### Ya estimada

**Respuesta 4.4.** Se considera que el PTMACO muestra su compromiso de contratación de conductoras en el transporte público, dado que esta medida ya estaba contemplada en la actuación de sensibilización, como “*Medidas de formación específica en el sector de operadores para aumentar el número de mujeres en las empresas de transporte (sobre todo, como conductoras)*” (sección 13.2.2 de la Versión Final del Plan).

- 4.5. En materia de lenguaje, “se aprecia que la Dirección General de Movilidad y Transportes ha tenido en cuenta en la redacción del Plan, en líneas generales, la utilización de un lenguaje no sexista y que facilita la visibilización tanto de las mujeres como de los hombres.
- 4.6. No obstante, se sugiere una revisión del texto al objeto de no emplear algunos términos como ciudadanos, conductores o viajeros, sustituyéndolos por otros más inclusivos como ciudadanía, personas conductoras o viajeras y viajeras, tal como se utiliza en el Decreto 35/2012, de 21 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Transporte Público de Viajeros y Viajeras en Automóviles de Turismo”.

#### Estimada

**Respuesta 4.4.** Se estima la observación, de tal forma que se ha revisado y actualizado el texto de la Versión Final del Plan, utilizando un lenguaje no sexista.

## 8.2 Secretaría General de Administración Local de la Consejería de Justicia, Administración Local y Función Pública

Tal como se recoge en el apartado Primero del Acuerdo de formulación, el Plan tiene la consideración de Plan con Incidencia en la Ordenación del Territorio y se ha elaborado, según lo previsto en los artículos 48 y 49 de la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de Impulso para la Sostenibilidad del Territorio de Andalucía.

Por ello, en base al artículo 57 de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía, se solicita el informe preceptivo relativo al impacto que el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, Plan de Movilidad

Sostenible pudiera tener en relación con las competencias municipales y provinciales.

1. En respuesta a su solicitud de 20/01/2025, y de conformidad con lo establecido en el artículo 57.2 de la Ley 5/2010, de 11 de junio, de Autonomía Local de Andalucía (LAULA), y en los artículos 2 y 3.1 del Reglamento de Funcionamiento del Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, aprobado por Decreto 263/2011, de 2 de agosto:
  - Se remite el Informe de 19 de febrero de 2025, emitido por el Consejo Andaluz de Gobiernos Locales, sobre el proyecto de “Plan de Transporte Metropolitano Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible”.
  - Se indica que en dicho informe NO se formulan observaciones al citado proyecto.

#### No procede

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

## 8.3 Delegación Territorial en Córdoba de la Consejería de Salud y Consumo

La Delegación Territorial en Córdoba de la Consejería de Salud y Consumo emite el **Informe de Evaluación de Impacto en Salud (EIS)** del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible.

En dicho informe se incluye una valoración preliminar del posible impacto sobre la salud que puede tener el PTMACO, sin poder considerarse exhaustivo, ya que las repercusiones sobre la salud de la ciudadanía son tan vastas, variadas y frecuentemente difíciles de valorar y/o cuantificar que el estudio se

ha limitado a los aspectos más significativos, inmediatos y directos, y siempre dentro del estado del conocimiento actual.

En dicho informe se destaca que el PTMACO ha afrontado un proceso de participación ciudadana, llevada a cabo mediante consultas a instituciones públicas afectadas (Estatales, Junta de Andalucía, diputación y ayuntamientos) y personas interesadas mediante una jornada participativa representada por diversos sectores asociados al transporte.

Una vez valorado el documento VIS presentado por la administración promotora, en líneas generales **el Informe concluye que el PTMACO tendrá un efecto positivo en la salud de la población del Área Metropolitana de Córdoba.**

Se indica que *“el plan busca establecer un sistema de movilidad sostenible que mejore la accesibilidad a los servicios y equipamientos esenciales, favorezca las conexiones entre los distintos núcleos poblacionales y promueva el uso de energías renovables, transporte público y movilidad activa, lo cual contribuirá a la disminución de las emisiones contaminantes. Estas acciones también colaborarán en la mitigación de los efectos del cambio climático y, por lo tanto, en la reducción de sus impactos en la salud de la población y el entorno”*. Además, se pone en valor la priorización de la implementación de las actuaciones del plan siguiendo los criterios descritos de ganancias en salud.

Visto el Informe, la Delegación Territorial de Córdoba de la Consejería de Salud y Consumo emite **INFORME VIABLE.**

No obstante, en la propuesta se incluyen una serie de observaciones a considerar en el informe de Impacto en la Salud, en particular en el “Anexo de Valoración de Impacto en la Salud” del presente Plan.

1. En el documento VIS, para identificar y valorar los impactos en salud, se ha empleado la metodología propuesta en el Manual para la EIS de Instrumentos de Planeamiento Urbanístico en Andalucía. Siguiendo las recomendaciones de dicho manual, en particular las del Anexo U-5, se ha elaborado una lista de verificación centrada en las áreas de intervención. También se realiza una valoración inicial del Plan durante la fase de ejecución de obras, debido a su incidencia en algunos determinantes y los posibles impactos negativos para la salud, y se proponen medidas para prevenir, reducir y compensar los posibles efectos negativos sobre la salud durante la fase de ejecución de obras.

No obstante, se **indican medidas para prevenir, reducir y compensar los posibles efectos negativos sobre la salud durante la fase de ejecución de las obras:**

#### **Estimada**

**Respuesta 1.** Se incorporan las medidas indicadas para prevenir, reducir y compensar los posibles efectos negativos sobre la salud durante la fase de ejecución de obras, en el “Anexo de Valoración de Impacto en la Salud”, en la sección, “6.1.3. Valoración del Plan. Fase de obras”.

2. En relación con la identificación de determinantes y su evaluación durante la fase de puesta en servicio y explotación, se indica que se ha elaborado una lista de verificación del escenario del plan, identificando los determinantes que podrían verse afectados de manera positiva o negativa. Se ha realizado un análisis cualitativo de 41 determinantes en la salud, indicando que todos los impactos significativos en la salud son positivos.

Más allá de este análisis, esta administración considera fundamental realizar una evaluación integral de los impactos asociados a todas las acciones del plan, sus objetivos y las medidas específicas.

#### Estimada

**Respuesta 2.** Se estima la observación, de tal forma que se ha incorporado una valoración de los impactos en la salud de cada una de las actuaciones del PTMACO, en la sección “6.1.2 Valoración específica del Plan. Lista de chequeo de los determinantes” del “Anexo de Valoración de Impacto en la Salud”.

3. En el informe se indican una serie de impactos que podrían originarse como consecuencia de la ejecución del Plan, indicando medidas preventivas en materia de calidad del aire (contaminación y ruido).

#### Estimada

**Respuesta 3.** Se estima la observación, adecuando el contenido del “Anexo de Valoración de Impacto en la Salud”.

- Se ha considerado en la sección “6.1.2. Valoración específica del Plan. Lista de chequeo de los determinantes”, en el apartado de “Movilidad sostenible/ Accesibilidad a servicios” en materia de “impacto de la calidad del aire (contaminación y ruido) asociada al tráfico de vehículos automóviles”.
- Se ha considerado en la sección “6.1.2. Valoración específica del Plan. Lista de chequeo de los determinantes”, en el apartado de “Metabolismo urbano” en materia de “Cercanía o intensidad de fuentes de contaminación acústica a población”.

No obstante, y en relación con la actuación de modernización y mejora de las líneas ferroviarias de la red de cercanías, debe remarcar que el Plan no

propone implementar nueva infraestructura, sino utilizar la ya existente, por lo que no se prevén efectos negativos significativos en materia de ruido.

## 8.4 Delegación Territorial en Córdoba de la Consejería de Cultura y Deporte

La Delegación Territorial en Córdoba de la Consejería de Cultura y Deporte, como Consejería competente en materia de Patrimonio Histórico, emite el Informe preceptivo de cultura para tener en cuenta en la elaboración del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible.

En dicho informe se describe el encuadre territorial, protección, el análisis del documento referido a la protección del patrimonio histórico y se realiza una **valoración**, sobre la que se **informa favorablemente** el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, teniendo en cuenta que se analiza a escala estratégica, no a la escala de los proyectos que posteriormente lo desarrollen.

En esta **valoración** se incluye lo siguiente:

1. “En el documento aportado como Anexo VII: Consultas realizadas se indica que en el Plan, no se incluye nuevo viario y que los aparcamientos disuasorios no interfieren con el patrimonio arquitectónico y arqueológico del Área de Córdoba, ni a los entornos de protección de los BIC publicados en la Red de Información Ambiental de Andalucía, y que es por ese motivo el que no se incluya este análisis de incidencia significativa en la matriz de valoración ambiental. No obstante, también hacen mención a que el Plan se elabora a una escala estratégica, y cualquier actuación derivada del mismo

se someterá a un estudio informativo posterior, el cual analizará en mayor detalle los impactos ambientales de los mismos. De ese modo se ha incluido la siguiente nota aclaratoria en el apartado 6.3.3 del documento Estudio Ambiental Estratégico:

“Es preciso mencionar que cualquier actuación en el ámbito BIC requiere de autorización de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, conforme a lo dispuesto en el artículo 33.3 de la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía. Así mismo, también debe recordarse que las actuaciones propuestas en el Plan serán sometidas a estudios informativos, y en el supuesto de producirse un hallazgo casual de objetos y restos materiales que posean los valores propios del Patrimonio Histórico Andaluz, debe actuarse conforme a lo previsto en el art. 50.1 de la Ley 14/2007, paralizando las obras y comunicando a esta Administración dicho hallazgo de manera inmediata.”

#### No procede

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones a los documentos del Plan, indicando las respuestas y/o justificaciones aportadas anteriormente.

2. En cuanto al entorno de Medina Azahara, se contemplan la siguiente intervención:

“Crear una red ciclista metropolitana CO-02 Córdoba-Villarrubia, por la A-431, incluyendo el acceso a Medina Azahara (museo y yacimiento). Se trata de una vía de aproximadamente 8,5 kilómetros de longitud, como una plataforma segregada para la bicicleta. Contemplada en el Plan, en las “Previsiones en movilidad no motorizada” (Tabla 97). En el Estudio Ambiental Estratégico se

indica que no se prevé que la actuación tenga un impacto negativo ni significativo sobre el BIC, y que lo que pretende es mejorar su accesibilidad y conectividad con su entorno, sin ejecutar ningún tipo de infraestructura pesada, y reduciendo en la medida de lo posible el uso del vehículo privado para dichos trayectos. Por este motivo consideran que el impacto sería positivo.”

#### No procede

**Respuesta 2.** No se realizan observaciones a los documentos del Plan, indicando las respuestas y/o justificaciones aportadas anteriormente.

3. En cuanto al entorno de Medina Azahara, el Informe de Cultura contemplan una segunda intervención:

“El Plan contempla en las “Previsiones de infraestructuras viarias” (Tabla 94) un Nuevo trazado para el Acceso a Medina Azahara (2,7 km), en el municipio de Córdoba, recogida en las planificaciones: PISTA 2020 y Plan MÁS CERCA. Dicho nuevo trazado no se desarrolla en el Plan, por lo que no puede conocerse a priori el impacto que tendrá en el BIC y su entorno, no obstante, como ya se ha indicado con anterioridad, cualquier actuación derivada del Plan se someterá a un estudio informativo posterior, el cual analizará en mayor detalle los impactos ambientales. Asimismo, cualquier actuación en el ámbito del BIC requiere de autorización de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, conforme a lo dispuesto en el artículo 33.3 de la Ley 14/2007 de Patrimonio Histórico de Andalucía.

#### No procede

**Respuesta 3.** No se realizan observaciones a los documentos del Plan, indicando las respuestas y/o justificaciones aportadas anteriormente.

4. “Aunque en el Anexo VII: Consultas realizadas se estiman parcialmente todas las apreciaciones del informe del Expediente EIA/3/2023 de abril de 2023, hay aspectos que no quedan del todo definidos, tal y como es el caso de la recomendación de que en la previsión de reordenación de las líneas de transporte urbano metropolitano en el ámbito occidental de la ciudad, se incluya una parada en el Museo de Madinat al-Zahra, a lo que se contesta que “esta medida concreta se integra dentro de la actuación del ‘Nuevo Mapa Concesional de Transporte Público’, en el que se valorará la ubicación concreta de las paradas de cada una de las concesiones.” Al no estar incluido dicho Nuevo Mapa Concesional de Transporte Público en el Plan presentado, no se puede valorar el cumplimiento de dicha recomendación

#### Estimada parcialmente

**Respuesta 4.** Se matiza que la actuación que propone el Plan consiste en el diseño e implementación del “Nuevo Mapa Concesional del Transporte Público”, como actuación #5 (Tabla 153) perteneciente al Programa de Actuación P1 enfocado a Promocionar un sistema de transporte público competitivo.

La actuación indica que el PTMACO diseñará e implementará el Mapa Concesional, no que dicho Mapa Concesional ya esté diseñado, no pudiendo valorarse en este momento la integración de dicha parada en el Museo de Madinat al-Zahara.

Serán estudios posteriores los que desarrollen las características específicas de dicho Mapa Concesional.

No obstante, en la descripción de la Actuación del “Nuevo Mapa Concesional de Transporte Público” de la sección “13.2.1: Actuaciones enfocadas a proporcionar un sistema de transporte público competitivo” del PTMACO, se

indica lo siguiente, con relación a la posterior valoración de una parada en zonas de alta necesidad por su potencial de uso:

“En el desarrollo del Nuevo Mapa Concesional se valorará la ubicación de las paradas de cada una de las concesiones, bajo el criterio de necesidad, accesibilidad y multimodalidad, así como por el potencial de conectividad y uso del transporte público por carretera”.

## 8.5 Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (1)

La Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda emite en el mes de marzo de 2025 el **Informe de Incidencia Territorial del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible.**

Valorado el PTMACO en el marco establecido por la Ley 7/2021, de 1 de diciembre, de impulso para la sostenibilidad del territorio de Andalucía (LISTA) y el Reglamento General de la LISTA, aprobado mediante Decreto 550/2022, de 29 de noviembre, **se considera que los objetivos y líneas estratégicas del mismo se alinean con carácter general con los objetivos de la planificación territorial vigente.**

No obstante, se deberá **aportar una justificación adecuada** de la coherencia del PTMACO con las determinaciones del sistema intermodal de transportes establecidas en el POTA y el sistema de comunicaciones y transportes regulado en el POTSURCO.

Estas cuestiones y demás consideraciones tratadas en el Informe de Incidencia Territorial se analizan y justifican a continuación:

1. Respecto a la valoración de la incidencia territorial, el análisis del contenido específico en materia de ordenación del territorio (art. 48.2 de la LISTA y art.69.2 del Reglamento General de la LISTA), y la expresión territorial del análisis y diagnóstico del sector, se indica que “el PTMACO incluye la expresión territorial del análisis y diagnóstico del sector”.

### No procede

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

2. Respecto a los objetivos territoriales a conseguir de acuerdo con las necesidades sectoriales y las directrices establecidas por los planes de ordenación del territorio para la planificación sectorial, se indica que “los programas del Plan se proponen en sintonía con las líneas estratégicas, objetivos estratégicos y objetivos específicos.

El PTMACO no incluye la especificación de los objetivos territoriales a conseguir de acuerdo con las necesidades sectoriales y las directrices establecidas por los planes de ordenación del territorio para la planificación sectorial. En este sentido, el documento incluye el apartado 12.4.3 Coherencia con instrumentos de planificación territorial en el que, como se indica en el apartado siguiente, se aporta una justificación de la adecuación al POTA y al Plan del Territorio del Sur de

Córdoba”.

### Estimada parcialmente

**Respuesta 2.** Se valora positivamente la observación y en la sección “12.4.3 Coherencia con instrumentos de planificación territorial” del PTMACO, previo al análisis detallado de la coherencia con los planes territoriales, se especifican los principales objetivos territoriales a conseguir por el PTMACO.

3. Respecto a la justificación de la coherencia de los contenidos con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía y con las determinaciones de los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional que les afecten, se indica que “el PTMACO cuenta con un apartado 12.4.3 Coherencia con instrumentos de planificación territorial en el que se pretende dar justificación a la coherencia de sus objetivos estratégicos con los objetivos generales y específicos del POTA (Norma 1) y de aquellos mismos con los objetivos generales del POTSURCO a través de sendas matrices de coherencia. No obstante lo anterior, se considera insuficiente este apartado al no analizar el detalle de su coherencia con el sistema intermodal de transportes del POTA y el sistema de comunicaciones y transportes del POTSURCO.

Así mismo, en el documento del PTMACO Anexo: Previsiones Planes Vigentes. Enero 2025 se recopilan mediante unas tablas las actuaciones del POTA y del POTSURCO que tienen influencia en el ámbito del Plan, fundamentalmente ligadas al transporte ferroviario, la red viaria y los nodos de transporte, valorando tan solo la posibilidad de afección que tienen sobre la movilidad a escala metropolitana”.

### Estimada parcialmente

**Respuesta 3.** Se valora positivamente la observación y en la sección “12.4.3 Coherencia con los instrumentos de planificación territorial” del PTMACO se

analiza en detalle la coherencia del Plan con los objetivos y áreas estratégicas del sistema intermodal de transportes del POTA, así como con las estrategias del POT del Sur de Córdoba en el ámbito del sistema de comunicaciones y transporte.

En la sección “13.1 Coherencia de las propuestas del Plan con las estrategias y directrices o recomendaciones de desarrollo territorial del POTA y POT del Sur de Córdoba” también se justifica la coherencia del PTMACO con el POTA y POT del Sur de Córdoba, con un enfoque más centrado en el Plan de Acción.

En relación con la observación referida al Anexo de Previsiones de Planes Vigentes, debe considerarse que el PTMACO analiza la posibilidad de afección de las medidas del POTA y POT del Sur de Córdoba sobre la movilidad a escala metropolitana por ser esta la escala y ámbito de actuación del Plan.

Ambos POT determinan directrices y medidas en sus ámbitos territoriales, los cuales son parcialmente coincidentes con los del PTMACO. El PTMACO analiza cómo estas medidas de interés regional o subregional afectan sobre el área metropolitana de Córdoba en su conjunto, considerando sus 19 municipios, aunque efectivamente las bondades de las medidas pudiesen ser extensibles a un ámbito regional o subregional.

4. Respecto a la definición del sistema de indicadores de gestión, sostenibilidad y resultado para el eficaz seguimiento y evaluación del Plan, se indica que “*el PTMACO incluye la definición del sistema de indicadores para el seguimiento y evaluación del Plan.*”.

**No procede**

**Respuesta 4.** No se realizan observaciones al documento del Plan.

5. Respecto al análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), se indica lo siguiente:

*“El PTMACO incluye un apartado específico 12.4.3 Coherencia con instrumentos de planificación territorial sobre la justificación de la coherencia de sus contenidos con el POTA. En este sentido, como se ha expuesto en el apartado 4.1.c) de este informe, no se incluye la justificación de su coherencia con las determinaciones del POTA contempladas en los artículos 69.2.a), 69.3.a), 70.1.a) y 72.3 pertenecientes al sistema intermodal de transportes del plan regional.*

*No obstante, los objetivos estratégicos del PTMACO, implementados con las correspondientes líneas estratégicas, se alinean con los establecidos por el POTA para el Sistema de Articulación Regional: dotar al Área de Córdoba de opciones adecuadas de transporte público como alternativa al uso del vehículo privado, potenciar el sistema de transporte hacia un modelo de movilidad sostenible y equitativa y fomentar el uso de modos de transporte no motorizados [...]”.*

**Estimada**

**Respuesta 5.** Se valora positivamente la observación y en la sección “12.4.3 Coherencia con los instrumentos de planificación territorial” del PTMACO se analiza en detalle la coherencia del Plan con los objetivos y áreas estratégicas del sistema intermodal de transportes del POTA, incluyendo un análisis de alineación con los artículos 69.2.a), 69.3.a), 70.1.a) y 72.3.

6. Respecto al análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA), también se indica lo siguiente:

*“En relación a la mejora del impacto paisajístico, en el PTMACO (Plan de transporte metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible. Enero 2025) no se encuentran propuestas de mejora frente a dicho impacto. En el Estudio*

*Ambiental Estratégico (Enero 2025), apartado 5, se evalúan los probables efectos significativos en el Medioambiente considerando aspectos como el paisaje, valorando el tipo de actuaciones causantes de tal impacto negativo (vías ciclistas interurbanas, nuevas paradas de transporte público en ámbitos periurbanos, etc.), valorando que la afección al paisaje es poco relevante.*

*En este sentido, en el apartado 7 se recogen medidas propuestas en el PTMACO para prevenir, reducir y compensar cualquier efecto negativo importante en el medioambiente sobre, entre otras cuestiones, el clima, el aire, la tierra y el suelo o el paisaje. No obstante, estas medidas para prevenir, reducir y compensar el impacto paisajístico podrían formar parte también del PTMACO.*

*Por todo lo expuesto, cabe concluir que el PTMACO se alinea con carácter general con el objeto y contenido que establece el POTA para los Planes de Transporte de Viajeros (AR-2)”.*

#### **Estimada parcialmente**

**Respuesta 6.** En observación se estima parcialmente, justificando su motivación en la documentación del Plan.

*En la sección “12.4.3.1 Coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)” del PTMACO se indica que “los Planes (en este caso el PTMACO) han de incorporar objetivos y medidas concretas en relación con la mejora del impacto energético, ambiental y paisajístico del transporte en el ámbito metropolitano, tal y como establece el POTA”, tal y como se remarca en la observación.*

*En dicha sección del Plan se especifica que “estas cuestiones son coherentes con los objetivos estratégicos del PTMACO, considerando que la estructuración de un modelo racional y optimizado de las infraestructuras existentes del objetivo OE7 también se engloba en el enfoque paisajístico que propone el POTA. En el EAE*

*anexo al PTMACO se valora la afección al paisaje como poco relevante y compatible, inducido por nuevas paradas de autobús metropolitano, mejora de servicios de transporte público y vías ciclistas metropolitanas (todas ellas, no obstante, con un impacto positivo sobre la mejora energética y ambiental), y se proponen medidas de prevención, reducción y compensación de posibles efectos ambientales negativos”.*

No obstante, y conforme a lo indicado anteriormente, se considera que las medidas compensatorias o de prevención del impacto paisajístico no deben incluirse en las medidas del Plan porque el EAE ha concluido que el impacto es compatible, lo que implica que no genera alteraciones significativas en el paisaje. Incluir medidas adicionales resultaría desproporcionado, desviando recursos de otras acciones prioritarias dentro del Plan.

No obstante, en la sección “13.2. Descripción de las actuaciones más representativas del Escenario del Plan” del PTMACO se indica lo siguiente, dando pie a que estudios posteriores pudieran asumir estas medidas en caso necesario y según las valoraciones de rentabilidad analizadas en tales estudios informativos:

*“Se remarca, de nuevo, que en estudios posteriores del presente Plan se podrían considerar, evaluar y/o planificar actuaciones diferentes (o las aquí señaladas, pero inicialmente no seleccionadas) a las finalmente propuestas en el Escenario del Plan: por conveniencia, nuevas necesidades, contingencias de cualquier tipo (incluida la prevención, reducción y/o compensación de impactos ambientales), por la disposición de nuevos datos de demanda de viajeros y viajeras que se alejen de las previsiones, etc.), siempre que la rentabilidad social sea positiva”.*

7. Respecto al análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio del Sur de Córdoba (POTSURCO), se indica lo siguiente:

*“El PTMACO incluye un apartado específico 12.4.3 Coherencia con instrumentos de planificación territorial sobre la justificación de la coherencia de sus contenidos con el POTSURCO. En este sentido, como se ha expuesto en el apartado 4.1.c) de este informe, no se incluye la justificación de la coherencia de las determinaciones del POTSURCO con las actuaciones del PTMACO (1, 6 y 38) con una incidencia territorial más clara y directamente vinculadas o afectadas por las determinaciones del plan territorial destinadas a la regulación del sistema de comunicaciones y transportes.”.*

#### Estimada

**Respuesta 7.** Se valora positivamente la observación y en la sección “12.4.3 Coherencia con los instrumentos de planificación territorial” del PTMACO se analiza y justifica la coherencia del Plan con los objetivos y estrategias del POT del Sur de Córdoba en el ámbito del sistema de comunicaciones y transporte.

Así mismo, en la sección “13.1 Coherencia de las propuestas del Plan con las estrategias y directrices o recomendaciones de desarrollo territorial del POTA y POT del Sur de Córdoba” del documento también se justifica la coherencia de las determinaciones del POT del Sur de Córdoba con las actuaciones con una mayor incidencia territorial, es decir, las actuaciones 1, 6 y 38, tal y como se indica en la observación.

8. Respecto al análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio del Sur de Córdoba (POTSURCO), también se indica lo siguiente:

*“En el documento del PTMACO Anexo: Previsiones Planes Vigentes. Enero 2025 se*

*recopilan mediante unas tablas las actuaciones del POTSURCO que tienen influencia en el ámbito del Plan, fundamentalmente ligadas al transporte ferroviario, la red viaria y los nodos de transporte, pero no se analiza la coherencia de las diferentes medidas del Plan de acción del PTMACO que tienen relación con el plan territorial”.*

#### Estimada parcialmente

**Respuesta 8.** El análisis de la coherencia de las medidas del Plan de acción del PTMACO con el Plan Territorial (a través de la alineación de objetivos y líneas estratégicas) se incluyen en la sección “13.1 Coherencia de las propuestas del Plan con las estrategias y directrices o recomendaciones de desarrollo territorial del POTA y POT del Sur de Córdoba” del PTMACO, y no en el “Anexo. Previsiones Planes Vigentes”.

En este Anexo, y de forma coherente y análoga con el alcance adoptado para el resto de los instrumentos de planificación (POTA, PITMA 2030, etc.), se incluye una valoración de las medidas de los planes existentes y vigentes en el territorio del Área de Córdoba que tienen influencia en el PTMACO. Como se ha indicado, el análisis de coherencia del Plan de acción del PTMACO y el POT del Sur de Córdoba se incluye en la Memoria del PTMACO.

9. Respecto al análisis de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio del Sur de Córdoba (POTSURCO), también se indica lo siguiente:

*“Por último, no se ha tenido en consideración en el PTMACO que le sería de aplicación a Fernán Núñez la directriz 28 de la normativa del PORSURCO en la que se establece que los núcleos que en el periodo de vigencia de este Plan superen los 8.000 habitantes contarán con instalaciones de transporte público de viajeros adecuados a la demanda de la población existente, previo estudio de viabilidad*

que determine las características de las infraestructuras necesarias”.

### Estimada

**Respuesta 9.** En la sección “13.1 Coherencia de las propuestas del Plan con las estrategias y directrices o recomendaciones de desarrollo territorial del POTA y POT del Sur de Córdoba” del PTMACO, relacionada con el Escenario del Plan, se justifica la consideración en el PTMACO de la directriz 28 de la normativa del POT del Sur de Córdoba en la planificación en el municipio de Fernán Núñez.

## 8.6 Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda (2)

La Dirección General de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Agenda Urbana emite en el mes de mayo de 2025 el informe de la valoración de la versión final actualizada del PTMACO, en respuesta a las consideraciones emitidas en el informe de incidencia territorial del Plan (emitido en marzo de 2025).

Entre la documentación aportada, además de la versión final del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, se adjunta también el Anexo de Consultas realizadas, del mes de Abril 2025, que incluye en su apartado 8.5 las respuestas a las consideraciones del informe antes mencionado.

En este sentido, una vez analizada la nueva documentación aportada se ponen de manifiesto las siguientes observaciones:

1. “El apartado 12.4.3 Coherencia con instrumentos de planificación territorial incluye un nuevo análisis en el que se especifican los objetivos estratégicos seleccionados del PTMACO con una mayor incidencia y vinculación territorial. Estos son los siguientes:

- OE4: Mejorar la accesibilidad metropolitana para todas las personas, incluyendo a quienes tienen discapacidad.
- OE6: Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano.
- OE7: Optimizar el uso de infraestructuras y promover el transporte público.
- EO9: Fomentar la educación ambiental en movilidad y alinearla con el desarrollo urbano.

Por tanto, se considera que el PTMACO incluye los objetivos territoriales a conseguir de acuerdo a las necesidades sectoriales y las directrices establecidas por los planes de ordenación del territorio para la planificación sectorial”.

### No procede

**Respuesta 1.** No se realizan observaciones al documento del Plan, considerando que las observaciones emitidas en el mes de marzo están adecuadamente incorporadas en la Versión Final del Plan.

2. “Por otra parte, el apartado 12.4.3 también justifica, mediante una matriz, la coherencia de los objetivos estratégicos del PTMACO con los objetivos del Sistema Intermodal de Transportes del POTA.

Así mismo, este apartado incorpora el análisis de la coherencia del PTMACO con las determinaciones más relevantes del sistema intermodal de transportes del POTA, contempladas en los artículos 69.2.a), 69.3.a), 70.1.a) y 72.3 del mismo.

En este sentido, el PTMACO identifica a Córdoba como Nodo Regional de Transportes y reconoce la necesidad de un Plan de transporte Metropolitano y la creación de

Consortios Metropolitanos de Transporte, conforme a los artículos 69.2.a) y 69.3.a) del POTA respectivamente.

Igualmente, recoge lo contemplado en el POTA en relación a que estos Planes de Transporte Metropolitano han de incorporar objetivos y medidas concretas en relación con la mejora del impacto energético, ambiental y paisajístico del transporte en el ámbito metropolitano. En este sentido, el PTMACO incluye una matriz de coherencia entre los diferentes impactos y los objetivos estratégicos del PTMACO y dedica un apartado del Estudio Ambiental Estratégico a la Prevención, reducción y compensación de efectos ambientales negativos.

En cuanto al artículo 70.1.a) del POTA, establece que los Planes de Ordenación del Territorio de ámbito subregional para la correcta integración urbana de las redes y los equipamientos intermodales deberán seguir como criterio la delimitación de emplazamientos idóneos para la implantación de infraestructuras intermodales de transporte en los Nodos y Áreas de Ordenación, de acuerdo con las previsiones de los Planes de transporte Metropolitano. En este sentido, el PTMACO propone infraestructuras intermodales como áreas intermodales o aparcamientos disuasorios, entre otros, en zonas estratégicas para fomentar la movilidad sostenible.

Por último, el PTMACO recoge los criterios específicos que debe desarrollar la planificación intermodal de transportes de acuerdo al artículo 72.3 del POTA.

**Por tanto, se considera que el PTMACO analiza y justifica su coherencia con el POTA**”.

### No procede

**Respuesta 2.** No se realizan observaciones al documento del Plan, considerando que las observaciones emitidas en el mes de marzo están adecuadamente incorporadas en la Versión Final del Plan.

3. “En cuanto a la justificación de la coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio del Sur de Córdoba, el documento actualizado del PTMACO incluye como novedad en el apartado 12.4.3.2 una matriz que establece la relación de este Plan con las estrategias definidas en la memoria de ordenación del Plan territorial.

No obstante, no se analiza la coherencia entre los objetivos estratégicos del PTMACO y los objetivos del sistema de comunicaciones y transportes del POTSURCO (artículo 18), en su relación con el Centro Regional de Córdoba”.

### Estimada

**Respuesta 3.** Se valora positivamente la observación y en la sección “12.4.3.2 Coherencia con el Plan de Ordenación del Territorio del Sur de Córdoba” del PTMACO se analiza en detalle la coherencia del Plan con los objetivos del POT para el sistema de comunicaciones y transportes (artículo 18).

4. “Por otra parte, en el apartado 13.1 Coherencia de las propuestas del Plan con las estrategias y directrices o recomendaciones de desarrollo territorial del POTA y POT del Sur de Córdoba, se incorpora una relación de las actuaciones del PTMACO con una incidencia territorial más clara y directamente vinculadas o afectadas por las determinaciones del plan territorial destinadas a la regulación del sistema de comunicaciones y transportes. Estas actuaciones, tal como se puso de manifiesto en el informe de incidencia territorial son:

1. Mejorar la cobertura de los servicios metropolitanos en el municipio de Córdoba, aumentando el número de paradas de transporte público (nuevas paradas).

6. Aumentar la frecuencia de las líneas de autobús metropolitano (M-220, M-221, M-222, M-250, M-243 y M-140).

38. Red ciclista metropolitana en el entorno de La Carlota y Fernán Núñez.

El PTMACO justifica su coherencia en base a su contribución a la cohesión y articulación territorial y social del sistema de ciudades, incluyendo una matriz de coherencia de estas actuaciones con los objetivos y estrategias del POTSURCO.”.

### No procede

**Respuesta 4.** No se realizan observaciones al documento del Plan, considerando que las observaciones emitidas en el mes de marzo están adecuadamente incorporadas en la Versión Final del Plan.

5. “Por último, la directriz 28 del POTSURCO establece que los núcleos de Aguilar de la Frontera, Castro del Río, Fernán-Núñez y Rute, así como los núcleos de población que superen los 8.000 habitantes contarán con instalaciones de transporte público de viajeros adecuados a la demanda de la población existente. Este es el caso del municipio de Fernán Núñez, que tras haber sido analizado, el PTMACO contempla operar dos paradas en la línea M-242”.

### No procede

**Respuesta 5.** No se realizan observaciones al documento del Plan, considerando que las observaciones emitidas en el mes de marzo están adecuadamente incorporadas en la Versión Final del Plan.

## 8.7 Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático de la Consejería de Sostenibilidad y Medio ambiente

Conforme a lo previsto en el artículo 38.6 de la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental, la Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático emite y hace pública a 9 de mayo de 2025 la **declaración ambiental estratégica** del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible.

La Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático, como órgano ambiental competente en el procedimiento de evaluación ambiental estratégica, teniendo en cuenta el resultado de las consultas realizadas y de conformidad con lo establecido en la Ley 7/2007, de 9 de julio, de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental y para asegurar un elevado nivel de protección del medio ambiente y una adecuada integración de los aspectos medioambientales, resuelve este procedimiento de evaluación ambiental estratégica ordinaria con el siguiente pronunciamiento: **no se prevén efectos negativos significativos sobre el medio ambiente** procedentes de la ejecución del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. Plan de Movilidad Sostenible, en los términos establecidos en la declaración ambiental estratégica y en el estudio ambiental estratégico.

En la declaración ambiental estratégica se describe el marco legislativo del procedimiento, el proceso de tramitación seguido, los fundamentos del PTM, y los principios estratégicos de sostenibilidad del Plan y su coherencia con el marco estratégico. Se analizan las alternativas propuestas por el Plan, el proceso

de selección (multicriterio), los efectos significativos identificados sobre el medio ambiente y el seguimiento ambiental propuesto para el Plan.

Contra la **declaración ambiental estratégica**, se concluye que **“no procede recurso administrativo alguno**, sin perjuicio de los que procedan, en su caso, contra la resolución que apruebe el PTM”.

Además de la declaración ambiental estratégica, la Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático emite el documento de **“Análisis técnico del expediente previo a la declaración ambiental estratégica”**, como parte del proceso de Evaluación ambiental estratégica ordinaria.

En informe se aborda con el objeto de realizar las correspondientes comprobaciones técnicas, indicando que *“el promotor ha remitido el expediente de evaluación ambiental estratégica completo (vía BandeJA de fecha 21/01/2025) a este órgano ambiental incluyendo toda la documentación que requiere el mencionado artículo 38.5. de la Ley GICA”*.

En el informe se realizan las siguientes observaciones:

1. *“Los procesos de consultas e información pública realizados se ajustan a lo estipulado en el artículo 38.2(consultas) y 38.4 (información pública y segunda ronda de consultas) de la Ley GICA. [...] hubiera sido aconsejable incluir en el apartado 1.5 Tramitación ambiental. Documento de Alcance del estudio ambiental estratégico (en adelante, EsAE), algunos comentarios relacionados con la forma en que se ha considerado el informe en segunda ronda de consultas (en adelante, IF2C) emitidos por este órgano ambiental”.*

**Estimada parcialmente**

**Respuesta 1.** Se estima la observación y en la sección *“1.5. Tramitación ambiental”* del Estudio Ambiental Estratégico se detalla el proceso de tramitación ambiental, incluyendo el proceso relativo a la segunda ronda de consultas, así como la emisión de la declaración ambiental estratégica por la Secretaría General de Medio Ambiente y Cambio Climático.

2. *“El EsAE desarrolla la inmensa mayoría de los aspectos incluidos en el DA y IF2C. Ello lo que ha permitido valorar suficientemente los posibles efectos ambientales del PTM, no siendo previsibles efectos negativos significativos sobre el medio ambiente.”.*  
*Seguidamente se realizan algunas puntualizaciones sobre el análisis de alternativas y sobre los efectos ambientales por generación de residuos según lo indicado en el DA e IF2C”:*

2.1. *“Sobre el análisis de alternativas, [...], para la selección de la mejor alternativa posible, este análisis deberá apoyarse en el nivel de coherencia de cada alternativa con los objetivos estratégicos del PTM, con las líneas de actuación de la EADS 2030 y del PAAC, y finalmente con los problemas y necesidades identificadas en el área metropolitana. [...] el EsAE no contempla esta metodología para el Proceso de elección de la alternativa del Plan (apartado 5.2) a pesar de lo indicado en el DA, la aplica únicamente para justificar la viabilidad ambiental de las alternativas consideradas.*

**Estimada parcialmente**

**Respuesta 2.1.** En el Estudio Ambiental Estratégico (EAE) y en la Versión Final del Plan de Transporte Metropolitano (PTM) se ha llevado a cabo un análisis exhaustivo de coherencia con los principales instrumentos de planificación

estratégica y ambiental, en particular con la Estrategia Andaluza de Desarrollo Sostenible 2030 (EADS 2030) y el Plan Andaluz de Acción por el Clima (PAAC), entre otros documentos marco.

Durante la fase de diagnóstico, se han identificado de forma precisa los principales retos y necesidades del área metropolitana en materia de movilidad, lo que ha permitido definir un conjunto de actuaciones estructuradas en torno a distintas alternativas. Estas se han construido de forma integrada, combinando medidas de carácter funcional, ambiental y territorial, con el fin de asegurar su viabilidad tanto técnica como estratégica y ambiental.

El proceso de generación y evaluación de alternativas ha seguido una metodología multicriterio robusta, en la que la dimensión ambiental ha sido prioritaria, con un peso específico del 45% en la valoración global. Además, en la sección 5.2.1. del EAE también se analiza y justifica que todas las alternativas son ambientalmente viables y con balances globales positivos, y en mayor medida las alternativas que comprenden los escenarios 2 y 3.

Esta elección metodológica responde al compromiso firme con la sostenibilidad del modelo de movilidad metropolitano propuesto, sin descuidar la viabilidad económica ni la funcionalidad de las actuaciones planteadas.

En conjunto, el análisis realizado permite concluir que el proceso de definición y selección de alternativas ha sido técnicamente riguroso, ambientalmente orientado y plenamente coherente con la metodología que siguen otros PTM recientemente aprobados en Andalucía, como el PTM del Campo de Gibraltar o el PTM del Área de Málaga, entre otros.

2.2. “Sobre el análisis de alternativas, [...] (se) utiliza un análisis multicriterio (en adelante, AMC), para seleccionar la alternativa, realizándose las siguientes consideraciones al respecto:

- En primer lugar, el AMC elimina aspectos ambientales de la Ley GICA (flora, agua, bienes materiales, patrimonio cultural y paisaje) por considerar a priori que no tendrán efectos significativos “en el sentido de hacerlo con menos intensidad, con menos riesgo, de forma menos directa, con menos efectos acumulativos o sinérgicos”. Argumentación claramente insuficiente cuando, por ejemplo, la alternativa SE3 contempla la construcción infraestructuras ferroviarias, numerosos aparcamientos disuasorios, nuevas plataformas reservadas, nuevas áreas de intercambio modal, una red ciclopeatonal y nuevas cocheras para autobuses, todo ello implica posibles efectos sobre los aspectos ambientales descartados. Por tanto el AMC reduce de entrada la componente ambiental sin una justificación adecuada”.

#### Estimada parcialmente

**Respuesta 2.2.** En relación con la alegación planteada sobre el tratamiento de ciertos factores ambientales en el Análisis Multicriterio (AMC), se considera necesario aclarar y reforzar la justificación técnica que sustenta la consideración de efectos no significativos sobre los elementos ambientales mencionados: flora, agua, bienes materiales, patrimonio cultural y paisaje.

En primer lugar, el AMC desarrollado en el marco del Estudio Ambiental Estratégico (EAE) no elimina ni infravalora estos factores ambientales, sino que aplica un enfoque proporcional y coherente con el nivel estratégico del plan. Así, se ha considerado la probabilidad de que estos elementos se vean significativamente afectados en función de la naturaleza, localización y tipología de las actuaciones incluidas en las distintas alternativas del PTM.

El Plan de Transporte Metropolitano se centra fundamentalmente en intervenciones sobre infraestructuras existentes, especialmente en la red ferroviaria, lo que permite reducir al mínimo los impactos asociados a nuevas ocupaciones del territorio y, por tanto, los potenciales efectos sobre el medio físico y el patrimonio cultural. Además, muchas de las actuaciones contempladas se localizan mayoritariamente en entornos urbanos consolidados o corredores de infraestructura ya transformados, lo que limita de forma muy significativa las afecciones a espacios de valor natural o cultural.

Asimismo, debe señalarse que las medidas de nueva infraestructura —como plataformas reservadas, intercambiadores o aparcamientos disuasorios— se plantean con una clara vocación de integración urbana y territorial, y en muchos casos constituyen adaptaciones o ampliaciones de infraestructuras ya existentes. Estas actuaciones, además, deberán someterse en su fase de desarrollo a los procedimientos sectoriales y de evaluación ambiental correspondientes en estudios posteriores, que permitirán valorar en detalle posibles afecciones específicas.

En cuanto a la red ciclopeatonal, se trata de infraestructuras ligeras, de bajo impacto, que en su diseño priorizan la reutilización de trazados existentes y la permeabilidad ecológica. Su implantación no conlleva movimientos de tierra significativos ni barreras físicas que puedan alterar de forma sustantiva el paisaje, la hidrología superficial o el patrimonio.

Por todo ello, la consideración inicial de ausencia de efectos significativos sobre los elementos indicados no es arbitraria, sino resultado de un análisis contextualizado y fundamentado en la naturaleza estratégica del plan, la localización de sus actuaciones, y el tipo de infraestructuras propuestas. En cualquier caso, se reconoce que cualquier intervención concreta que derive del

PTM deberá ser objeto, cuando corresponda, de evaluación ambiental a nivel de proyecto, en estudios informativos posteriores, en la que se podrán valorar de manera específica y detallada los posibles efectos sobre estos factores.

### 2.3. “Sobre el análisis de alternativas, [...]”

- En segundo lugar, el AMC asigna un mayor peso a los criterios técnico-económicos (0,55), y menor peso a los ambientales(0,45). Se reduce nuevamente la componente ambiental sin una justificación adecuada, ello impide identificar la alternativa de menores efectos negativos sobre el medio ambiente y poder seleccionar la mejor balanceada..

### Estimada parcialmente

**Respuesta 2.3.** En relación con la consideración de los pesos asignados a los criterios técnico-económicos (55%) y ambientales (45%) en el Análisis Multicriterio (AMC) desarrollado en el EAE, es preciso señalar que dicha ponderación responde a una elección metodológica equilibrada y plenamente justificada en función de los objetivos del PTM, su alcance estratégico y el enfoque de sostenibilidad que lo vertebraba. Esta metodología y balance en el AMC es similar a otros propuestos en PTM recientemente aprobados en la comunidad andaluza, como el PTM del Campo de Gibraltar o el PTM del Área de Málaga, entre otros.

La asignación del 45% a la componente ambiental en el AMC no puede interpretarse como una reducción de su importancia, sino como una integración sustantiva de la variable ambiental desde una fase temprana del proceso de planificación. Este porcentaje refleja una prioridad real dentro del análisis global, situando la dimensión ambiental prácticamente al mismo nivel que la suma de los aspectos funcionales, técnicos y económicos. En comparación con la práctica

habitual en planes de infraestructura o movilidad de similar alcance, esta ponderación representa un tratamiento destacado y reforzado de los factores ambientales, en coherencia con los principios de la Ley 21/2013, de Evaluación Ambiental, y de la Ley GICA.

Por otro lado, el 55% asignado a criterios técnico-funcionales y económico-financieros responde a la necesidad de garantizar la viabilidad operativa y presupuestaria de las alternativas, así como su capacidad para responder de forma efectiva a los retos de movilidad detectados en el diagnóstico. No se trata, por tanto, de una primacía del rendimiento económico sobre el medio ambiente, sino de asegurar que las propuestas resultantes sean tanto sostenibles como factibles y eficaces en su aplicación real.

En este sentido, el AMC se concibe como una herramienta complementaria que apoya la toma de decisiones estratégicas, proporcionando una visión integrada, estructurada y transparente del desempeño global de las alternativas, sin excluir ni desdibujar la dimensión ambiental en el proceso de selección. Asimismo, en la definición de la alternativa seleccionada se establece que las actuaciones serán objeto de un análisis más detallado en fases posteriores —como los estudios informativos o proyectos constructivos—, lo que permite no solo ajustar su diseño a criterios técnicos y territoriales más precisos, sino también incorporar elementos de mejora ambiental procedentes de otras alternativas evaluadas. Esto refuerza la flexibilidad del plan y garantiza una propuesta final más equilibrada y adaptable a futuras necesidades o condicionantes detectados en fases posteriores del desarrollo del plan.

#### 2.4. “Sobre el análisis de alternativas, [...]”

*- La alternativa SE2a, caracterizada por el incremento de la oferta de autobús metropolitano con nuevas líneas y uso plataformas reservadas, tiene valores homogeneizados mínimos (0,06-0,00-0,00) sobre la calidad del aire, huella de carbono y ocupación de suelo (tabla 133), a pesar de ser la que presenta mayores efectos positivos (++) sobre el aire (tabla 121), mayor coherencia con las presiones ambientales identificados (tabla 124), y mayor coherencia con los problemas identificados (tabla 125). Esto no se argumenta adecuadamente, considerándose contradictorio.*

*Por otra parte, la SE3b seleccionada, caracterizada por la mejora del sistema de autobuses y servicios ferroviarios con importantes necesidades de ocupación de suelo para infraestructuras, tiene el máximo valor por ocupación de suelo (1,00) en dicha tabla 133. Esto tampoco se argumenta adecuadamente, considerándose contradictorio”.*

#### Estimada parcialmente

**Respuesta 2.4.** En primer lugar, en la sección “5.1.3 Justificación de alternativas ambientalmente viables” del EAE se justifica, analiza y actualiza la coherencia de las tablas 121, 124 y 125 con los valores de homogeneización del AMC, formulados a través de indicadores. Cabe destacar, además, que el AMC, en su fase de presentación de valores homogeneizados, emplea indicadores cuantificables adaptados al carácter estratégico del Plan, lo que permite una evaluación objetiva, sistemática y proporcionada al nivel de planificación abordado. Esta aproximación facilita la toma de decisiones fundamentadas sin perder de vista la complejidad y la escala del ámbito metropolitano.

En segundo lugar, en relación con el valor homogeneizado del indicador de ocupación de suelo de la tabla 133 del EAE, cabe destacar que este se trata de un

indicador de coste, es decir, a mayor ocupación de suelo, peor valoración. En este sentido, la alternativa SE3b registra el valor máximo de este indicador (1,00) por ser la alternativa con menor ocupación de suelo asociado a las nuevas paradas de autobús, aparcabici, vías ciclistas, plataformas reservadas, el depot (o cochera) que alojará los nuevos autobuses que refuercen los servicios metropolitanos, etc. La alternativa SE3b no incluye plataformas reservadas para el autobús metropolitano, y el depot que se proyecta es el de menores dimensiones de las 5 alternativas propuestas, por ser esta una alternativa que prioriza en mayor medida el transporte público por ferrocarril frente al de carretera.

2.5. *“Sobre los efectos ambientales del PTM por generación de residuos, y sus correspondientes medidas de prevención y reducción, no se observan en el EsAE los cambios requeridos en el IF2C respecto a la intensidad con la que se han de analizar y adecuación de tales medidas”.*

### Estimada parcialmente

**Respuesta 2.5.** En la sección *“7. Prevención, reducción y compensación de efectos ambientales negativos”* del EAE se incluye una serie de medidas adicionales para revertir, reducir o compensar efectos ambientales negativos. Es importante destacar que el PTM se formula a una escala estratégica, por lo que será en fases posteriores —especialmente en los estudios informativos y proyectos constructivos— donde se definan con mayor precisión las actuaciones y se puedan identificar, cuantificar y gestionar de forma detallada los residuos asociados, permitiendo así el diseño y aplicación de medidas específicas de prevención, minimización y tratamiento conforme a la normativa vigente.

3. *Se considera innecesario solicitar al promotor información adicional para formular la declaración ambiental estratégica, disponiendo para ello de 4 meses a contar desde la citada fecha de recepción del expediente completo.*

### No procede

**Respuesta 4.** No se realizan observaciones a la documentación del Plan.

4. *“Respecto al sistema de indicadores de seguimiento de los efectos negativos sobre el medioambiente del PTM, el denominado como “Superficie ocupada (ocupación de suelo) por nuevas infraestructuras lineales de transporte o por ampliaciones de las existentes” debe referirse a nuevas infraestructuras sin concretar lineales, y la unidad debe referirse a una superficie (m<sup>2</sup>) no a una longitud (Km). Por tanto, sería necesario modificar este indicador”:*

### Estimada

**Respuesta 4.** Se estima la observación y se modifica el indicador en el EAE y en la Versión Final del Plan.

## 8.8 Dirección General de Presupuestos de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos

La Dirección General de Planificación, Política Económica y Financiera de la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos analiza la coherencia presupuestaria del PTMACO con la planificación económica general de la Junta de Andalucía, a partir de la memoria económico-financiera y otra documentación complementaria que se traslada a la Dirección General.

1. *Se realizan comentarios sobre la estructuración económico-financiera de ciertas actuaciones del PTM del Área de Córdoba, para su incorporación en la Versión Final del Plan.*

### **Estimada**

**Respuesta 1.** Se estima la observación y se actualiza la memoria económico-financiera del Plan, así como el marco presupuestario del mismo en el documento de Versión Final y en los Anexos correspondientes.



**UNIÓN EUROPEA**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



**Junta de Andalucía**

Consejería de Fomento,  
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO  
DEL ÁREA DE CÓRDOBA