

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| 1. <i>Consideraciones Sindicales.....</i> | 3 |
| 2. <i>La Planificación de las Infraestructuras en Andalucía.....</i> | 11 |
| 3. <i>Informe de Ejecución del PDIA 1997-2007... </i> | 21 |
| 4. <i>El Transporte de Mercancías como Actividad económica.....</i> | 31 |
| 5. <i>La Movilidad de las Personas.....</i> | 41 |
| 6. <i>Objetivos y Propuestas del PISTA.....</i> | 57 |
| 7. <i>Presupuesto del PISTA.....</i> | 77 |
| 8. <i>El Seguimiento del Plan.....</i> | 81 |
| 9. <i>Aportaciones de UGT Andalucía al Plan....</i> | 87 |

1. Consideraciones Sindicales sobre el Plan

1. CONSIDERACIONES SINDICALES

SOBRE EL PLAN

Desde el inicio de las economías modernas, las infraestructuras, y especialmente las infraestructuras para el transporte, han sido uno de los elementos que, en mayor medida, han contribuido a la adaptación de los territorios a las demandas de sus ciudadanos.

A su vez, las infraestructuras son, por sí mismas, un factor clave para el desarrollo social y económico de ámbito regional y local ya que, además de colaborar en la vertebración del territorio, potencian la integración del tejido productivo y favorecen las relaciones entre los principales mercados de bienes y servicios.

Además, una correcta política de infraestructuras para el transporte posibilita, en gran medida, el ahorro energético, la utilización

más sostenible de los recursos naturales, la minoración de los impactos sobre el medio y una disminución del número de accidentes.

En este mismo sentido, por todos es conocida la relevancia que tienen las infraestructuras de cara a la consecución de dos de los grandes retos de la política regional andaluza:

- Posibilitar una mayor apertura e integración económica regional en el contexto nacional e internacional.
- Contribuir a la corrección de algunos desequilibrios internos que, a día de hoy, todavía se presentan en algunas zonas, especialmente en el ámbito rural.

Por lo tanto, dada la relevancia que tiene la planificación de las infraestructuras en una región como Andalucía, que además cuenta con las ventajas y los inconvenientes que supone ser un

territorio periférico, es esencial que nuestra política de infraestructuras sea la expresión espacial de las políticas económicas, sociales, culturales y, como no, medioambientales.

Es decir, se trata de convertir a la política de infraestructuras en un elemento de carácter horizontal que, aprovechando las características diferenciales de Andalucía, sepa desarrollar al máximo todas nuestras potencialidades a la vez que fomentar la superación definitiva de algunas de nuestras debilidades históricas.

A nuestro entender, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) contiene todos estos elementos que hemos citado como claves.

Así, dicho Plan ve la luz a partir del trabajo realizado en el seno de las Mesas de Infraestructuras y Transportes del VI Acuerdo de Concertación Social. Por ello, nuestro Sindicato ha

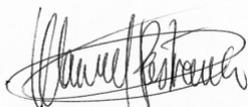
participado, activamente, en su proceso de elaboración y de diseño.

Durante la realización de estos trabajos, se han presentado un gran número de alegaciones cuya finalidad era la de lograr que los intereses de los trabajadores se vieran reflejados en el mismo.

Por esta razón, la inclusión de las aportaciones de nuestra Organización en el texto definitivo del Plan es la que ha propiciado la valoración positiva de la Unión General de Trabajadores de Andalucía al mismo.

Especialmente relevante es el momento en el que se aprueba el Plan. Los meses de bonanza económica ya han quedado atrás y, en la actualidad, nos enfrentamos a un periodo de crisis ante el que, más importante que buscar causantes, es hacerle frente a partir de la puesta en marcha de medidas eficaces consensuadas con los representantes legales de los trabajadores.

Por ello, el PISTA debe convertirse en un elemento dinamizador de la economía andaluza, que contribuya de manera importante a la creación de empleo y que, a su vez, propicie una sustancial mejora de las condiciones de calidad de vida de los trabajadores andaluces.



Manuel Pastrana Casado
Sº General UGT-A



Roberto Marín Acevedo
Sº Análisis Económico
y Coordinación Técnica UGT-A

2. La Planificación de las Infraestructuras en Andalucía

2. LA PLANIFICACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS EN ANDALUCÍA

Antes de la constitución del Estado de las Autonomías, Andalucía no contaba con una estrategia planificadora propia en materia de infraestructuras lo que, unido a nuestra posición de región periférica europea, dificultaba enormemente la cohesión y la articulación interna de nuestra región.

Con la constitución de la Comunidad Autónoma se aborda, por primera vez, la definición de un modelo regional unitario, plasmándose a partir de diferentes iniciativas y trabajos de planificación territorial.

En este sentido, Andalucía tenía que impulsar un modelo de planificación económica regional adaptado a las potencialidades endógenas de cada territorio. En este sentido, el ejercicio de la planificación económica regional se convierte en

una pieza clave capaz de lograr una eficiente vertebración del conjunto del territorio.

Para ello, en materia de infraestructuras, tres habían sido los planes regionales elaborados hasta ahora.

El primero de ellos fue el *Plan Estratégico Ferroviario de Andalucía (1988)*, un documento con el que se pretendía sentar las bases de acuerdos a suscribir con RENFE y evitar negativas repercusiones de la actitud decididamente liquidadora de este organismo estatal, que hubiera supuesto la eliminación de todas las líneas ferroviarias interiores que no conectaran con Madrid.

El segundo fue el *Plan de Estaciones de Transportes de Viajeros por Carreteras (1989 – 1996)*, un instrumento que, aunque modesto en cuanto a dotación presupuestaria, pretendía

configurar un sistema jerarquizado de estaciones que cubriera todo el territorio andaluz.

En tercer lugar tras la formulación por la Administración Central del Plan Director de Infraestructuras (1993 – 2007), la Junta de Andalucía publicaba el *Plan Director de Infraestructuras de Andalucía (1997 – 2007)*. Ambos planes desarrollan propuestas relativas a las infraestructuras básicas de comunicación, hidráulicas y energéticas.

Pero con la aprobación del nuevo Estatuto se establecía, para Andalucía, un marco político distinto y mucho más avanzado. Este nuevo marco debe desarrollarse a partir de tres ejes fundamentales:

- El desarrollo económico sustentado en la sociedad del conocimiento, la innovación y las tecnologías de la información y las comunicaciones. Todo

ello para acelerar el proceso de convergencia real con las zonas más desarrolladas de Europa.

- La satisfacción de los derechos sociales básicos, especialmente en materia de vivienda, empleo, educación, sanidad y calidad de vida. Cumpliéndose con ello el objetivo de lograr que Andalucía sea una sociedad cohesionada y solidaria.
- La sostenibilidad en el sentido más global, prestando especial atención a los efectos de las diferentes políticas y actuaciones a desarrollar sobre el problema del cambio climático.

Para el desarrollo de este nuevo marco político era preciso dotarnos de un nuevo instrumento de planificación en materia de infraestructuras. Para ello, la Junta de Andalucía, con el apoyo de los agentes sociales y económicos más representativos, ha aprobado el Plan de

Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2007-2013).

Como no puede ser de otra forma, el PISTA parte del marco legal fijado por la Ley 8/2001 de Carreteras de Andalucía, la Ley 5/2001 por la que se regulan las Áreas de Transporte de Mercancías en Andalucía, la Ley 2/2003 de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros de Andalucía, la Ley 9/2006 de Servicios Ferroviarios de Andalucía y la Ley 21/2007 de Régimen Jurídico y Económico de los Puertos de Andalucía.

Igualmente, el PISTA se incluye en el contexto regional de la planificación territorial y económica, al tiempo que en el marco estatal y europeo de programación del sistema de transportes. Por ello, se constituyen como referentes obligados para el PISTA:

- El *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía* (POTA). La planificación estratégica de las infraestructuras de transporte debe partir, forzosamente, de los principios de ordenación del territorio.

- La *Estrategia para la Competitividad de Andalucía* (ECA 2007-2013). La ECA marca las directrices de la política económica andaluza para los próximos años y, por lo tanto, se convierte en el primer referente económico y financiero para el PISTA.

- El *Programa Operativo FEDER de Andalucía* 2007-2013. El FEDER asegura una importante dotación financiera para la ejecución de infraestructuras del transporte como parte de la Política de Cohesión para las Regiones de Convergencia de la Unión Europea.

- El *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte* (PEIT 2005-2020). El PEIT, de ámbito estatal, establece las directrices para la consecución de un sistema coherente de infraestructuras y servicios de transporte a través de la planificación estratégica y sectorial.

- La *Política Comunitaria sobre el Transporte*. El *Libro Blanco* y su revisión de 2006. El Libro Blanco establece un posicionamiento detallado de la política comunitaria de Transportes.

- La *Concertación Social de Andalucía*. El PISTA ha sido elaborado en las Mesas de Infraestructuras y Transportes del VI Acuerdo de Concertación Social de Andalucía por lo que, los agentes sociales y económicos, hemos podido realizar numerosas aportaciones al mismo.

3. Informe de Ejecución del PDIA

3. INFORME DE EJECUCIÓN DEL PDIA

El principal responsable del salto cualitativo que, en materia de infraestructuras para el transporte, se ha llevado a cabo en Andalucía en los últimos años ha sido, sin lugar a dudas, el importante grado de ejecución, tanto física como financiera, alcanzado con las actuaciones contempladas en el PDIA (1997-2007).

Entre los principales logros alcanzados con la ejecución del PDIA destacan los siguientes:

3.1 Red Viaria

Durante el periodo de vigencia del PDIA la red viaria de gran capacidad en servicio se ha incrementado en 714 kilómetros, es decir, se ha producido un incremento del 41% sobre la red disponible en 1997. Dicho incremento se traduce en

65 nuevos kilómetros de carreteras con doble calzada por año.

| Red de gran capacidad (Km) | 1987 | 1997 | 2007 |
|---------------------------------------|-------------|-------------|-------------|
| | 86 | 1.753 | 2.467 |

Con independencia de estos datos cuantitativos, es necesario resaltar la importancia de dos actuaciones autonómicas: la puesta en servicio de la A-381 (Jerez-Los Barrios) y la finalización de la A-92 Sur (Granada-Almería), con lo que se ha logrado alcanzar el objetivo de que todos los centros regionales andaluces estuvieran conectados entre sí por una vía de gran capacidad.

A su vez, mediante la puesta en marcha del Plan Más Cerca se han llevado a cabo numerosas actuaciones de acondicionamiento, mejora y conservación integral de todas las vías previstas en el PDIA. Los resultados más destacados se han producido en la red convencional con mejores características técnicas (la que cuenta con un ancho

de calzada superior a los 7 metros), que se ha incrementado en 1.418 kilómetros, lo que supone un aumento del 21% con respecto a 1997.

3.2 Red Ferroviaria

El PDIA ha supuesto un cambio de ciclo y una renovación radical de la red y de los servicios ferroviarios con el objetivo de ampliar y mejorar la calidad en dos ámbitos: la integración exterior de Andalucía y las conexiones entre los centros regionales.

Aún teniendo en cuenta que muchos de los proyectos iniciados todavía se encuentran en fase de ejecución, algunos de ellos ya se han alcanzado avances significativos. Así, en la red de larga distancia, destacan algunos como la línea de AVE Córdoba-Málaga y las actuaciones llevadas a cabo en el Eje Transversal.

Como resultado de estas actuaciones se ha producido un importante incremento en el volumen de tráfico de personas (un aumento de más del 40% con respecto a 1997) y en la reducción de los tiempos de viaje entre las capitales de provincia (un descenso de más del 30%).

| Red de Altas Prestaciones (Km) | 1997 | 2007 |
|---|-------------|-------------|
| | 209 | 360 |

En lo relativo al transporte ferroviario metropolitano, se han realizado importantes actuaciones dirigidas a la creación de nuevos sistemas de transporte metropolitanos: integración urbana del ferrocarril en el ámbito de la Bahía de Cádiz y Jerez, actuaciones de ampliación y mejora de las redes de cercanías, ejecución de tranvías como los de Vélez-Málaga y San Fernando y construcción de líneas de metro en Sevilla, Málaga y Granada.

3.3 Puertos y Aeropuertos

Los avances más significativos se han alcanzado en lo relativo a la funcionalidad de los Puertos Comerciales de Interés General del Estado: incrementos de la superficie terrestre, de las zonas de flotación, de los muelles de mayor calado y de la capacidad de sus depósitos.

Fruto de estas mejoras se la logrado incrementar el tráfico de personas en dos millones (más de un 65% con respecto a 1997), a la vez que el tráfico de mercancías ha crecido en más de 36 millones de toneladas (más del 50% desde 1997).

Por otro lado, los Puertos Náutico-Recreativos han incrementado el número total de puestos de atraque a un ritmo de 480 nuevos puestos por año.

En lo relativo a los aeropuertos, las actuaciones llevadas a cabo en los mismos han

supuesto un incremento del 86% en el número de personas que han utilizado el avión para sus desplazamientos.

3.4 Transporte de Mercancías

En lo relativo al transporte de mercancías se ha desarrollado la Red de Áreas Logísticas de Andalucía en el entorno de los grandes puertos de interés general. Las actuaciones más destacadas se han llevado a cabo en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) del Campo de Gibraltar y en el Proyecto de Las Aletas en la Bahía de Cádiz.

En el interior, la red se ha desarrollado a través de la configuración de nodos logísticos en los principales ámbitos urbanos y en la confluencia de las redes viarias y ferroviarias de gran capacidad poniendo en marcha los Centros de Transporte de Mercancías (CTM). El proyecto más avanzado es el del CTM El Higuero en Córdoba.

3.5 Ejecución Financiera del PDIA

En cuanto a la ejecución financiera del Plan, el grado alcanzado ha sobrepasado, en prácticamente un 28%, las previsiones iniciales. Es decir, el grado de ejecución global alcanzado para el total del periodo de vigencia del Plan ha sido de casi el 128%.

Ejecución Financiera del PDIA (millones de €)

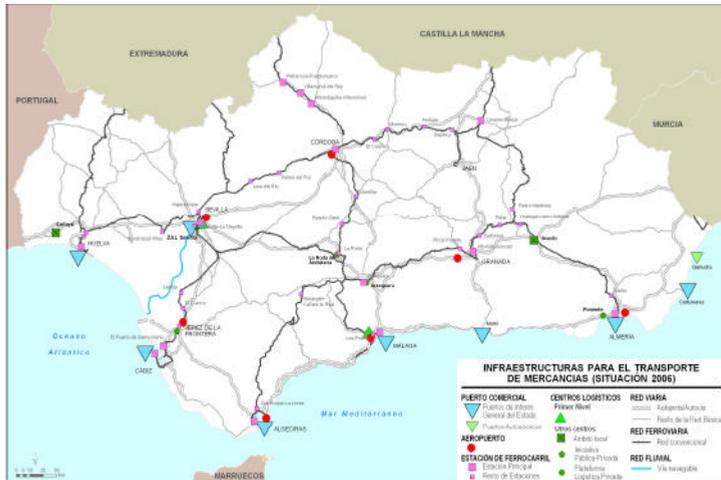
| Programas | Previsto | Ejecución | % Ejecución |
|--|-----------------|------------------|--------------------|
| Red viaria | 7.992,5 | 8.761,2 | 110,6 % |
| Red ferroviaria | 3.396,6 | 4.957,0 | 145,9 % |
| Estaciones de Autobuses y Áreas Logísticas | 84,7 | 160,3 | 189,1 % |
| Puertos | 1.178,0 | 1.449,5 | 123,0 % |
| Aeropuertos | 215,2 | 994,5 | 462,2 % |
| TOTAL | 12.797,1 | 16.322,5 | 127,5 % |

4. El Transporte de Mercancías como Actividad Económica

4. EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS **COMO ACTIVIDAD ECONÓMICA**

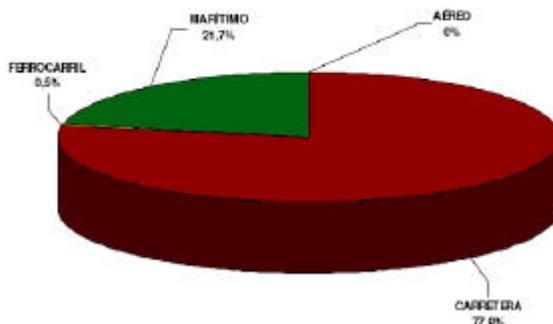
El transporte de mercancías y el conjunto de las actividades logísticas asociadas constituyen un factor clave para la organización y el funcionamiento del sistema productivo, por lo que, por ende, debe desempeñar un papel fundamental dentro de la estrategia de desarrollo regional como elemento imprescindible para la mejora de la competitividad de la economía andaluza.

Así, durante 2007, el volumen global de mercancías consumidas o producidas por la población andaluza alcanzó los 600 millones de toneladas, cifra que triplica la correspondiente a 1998.



En cuanto al reparto modal, la preponderancia de la carretera es absoluta, desplazando más de las tres cuartas partes de las mercancías transportadas.

REPARTO MODAL EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN ANDALUCÍA. AÑO 2005



4.1 El transporte de mercancías por carretera

Según la Encuesta Nacional de Transporte de Mercancías por Carretera del año 2004, la cifra total de mercancías movidas por este modo y en ese año en Andalucía ascendió a 372,4 millones de toneladas desplazadas en un total de 48,7 millones de operaciones.

Estos datos suponen que el volumen de mercancías movidas se ha duplicado desde 2001 y triplicado desde 1998, lo que demuestra un mayor dinamismo de la movilidad de las mercancías frente a la de las personas.

| Ámbito | Nº Operaciones | Carga (toneladas) |
|---------------|-----------------------|--------------------------|
| Exterior | 4.682.062 | 51.732.550 |
| Interior | 44.032.173 | 320.649.416 |
| TOTAL | 48.714.235 | 372.381.966 |

Como se observa en la tabla, la relación de Andalucía con el exterior supone, únicamente, el 13,9% del total de la carga movida por el conjunto de la región y el 9,6% de las operaciones.

4.2 El transporte de mercancías por vía marítima

El transporte marítimo de mercancías, con casi un 22% del total, es el segundo modo en volumen movido. La privilegiada posición geoestratégica de Andalucía para el transporte marítimo aporta al conjunto del sistema una cualificación especial de la que carecen otras regiones. En este sentido, una de cada cuatro toneladas transportadas por los puertos españoles lo es en un puerto andaluz.

No obstante, a pesar de los avances alcanzados en los últimos años, todavía se está lejos de lograr una integración plena con el resto de redes modales, especialmente las ferroviarias, y un aprovechamiento óptimo de las potencialidades que ofrece el frente portuario andaluz para el conjunto de la economía y de la sociedad andaluza en general.

Evolución del tráfico de mercancías por puertos (miles de t)

| Puertos | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| B. de Algeciras | 47.560 | 52.747 | 55.275 | 60.916 | 65.743 | 63.317 |
| Almería-Motril | 8.964 | 8.539 | 7.857 | 8.270 | 9.095 | 9.780 |
| B. de Cádiz | 4.653 | 4.686 | 4.689 | 4.758 | 5.297 | 5.814 |
| Huelva | 17.870 | 18.663 | 18.325 | 18.214 | 18.208 | 21.031 |
| Málaga | 3.765 | 1.926 | 2.418 | 2.407 | 2.863 | 4.760 |
| Sevilla | 4.492 | 4.893 | 4.705 | 4.846 | 4.541 | 4.857 |

4.3 Las Zonas Logísticas

La logística es una actividad cuyas funciones exigen un nuevo tipo de infraestructuras donde se concentren instalaciones y servicios que aporten valor añadido a las mercancías, faciliten las

operaciones de ruptura de carga y el transbordo modal, a la vez que proporcione distintos servicios a los agentes del transporte.

En global, la superficie de áreas logísticas existentes en 2007 en Andalucía asciende a un total de casi mil hectáreas. Entre ellas se encuentran los Centros de Transporte de Mercancías de interés autonómico de Sevilla y Málaga, varios centros logísticos de menor nivel y las superficies destinadas a estos usos en aeropuertos, terminales ferroviarias y, especialmente, puertos comerciales.

Entre las actuaciones más relevantes llevadas a cabo en los últimos años destacan el Centro de Transporte de Mercancías de El Higuerón en Córdoba, así como la Zona de Actividades Logísticas del Campo de Gibraltar y el Centro de Transporte de Mercancías de Las Aletas en Puerto Real (Cádiz).

Situación de las áreas logísticas en Andalucía (2007)

| Tipo de Área | Superficie Total (ha) |
|--|------------------------------|
| Centros Logísticos de Primer Nivel | 47,9 |
| Otros Centros Logísticos | 173,4 |
| Infraestructura Logística Portuaria | 578,9 |
| Infraestructuras Logísticas Aeroportuarias | 26,2 |
| Terminales Ferroviarias | 173,4 |
| TOTAL | 999,8 |

4.4 El Transporte Urbano de Mercancías

En las ciudades andaluzas se realizan más del 80 % de las operaciones regionales de mercancías y se mueve más de la mitad del volumen global de éstas.

Las formas de aprovisionamiento urbano de bienes y servicios presentan, básicamente, dos formas diferenciadas:

- Empresas proveedoras que realizan el transporte para clientes: empresas operadoras

logísticas, empresas distribuidoras, medios propios de las empresas fabricantes o servicios de Paquetería, Express y Courier (PEC).

- Autoaprovisionamiento de los propios comercios.

El transporte urbano de mercancías es uno de los que mayores problemas ocasionan en la funcionalidad global del sistema de transporte urbano. En parte, debido a su dispersión espacial y temporal, así como a la práctica generalizada del aparcamiento ilegal motivado, en muchas ocasiones, por la falta de respeto de las zonas reservadas para la carga y descarga.

El nivel de los problemas generados suele ser directamente proporcional al tamaño del núcleo urbano, alcanzando sus niveles más preocupantes en los espacios centrales de los grandes núcleos.

5. La Movilidad de las Personas

5. LA MOVILIDAD DE LAS PERSONAS

La movilidad total de las personas residentes en Andalucía asciende a unos 2.300 millones de viajes anuales en modos motorizados. De ellos, el 66,4% corresponden a la movilidad en día laborable y el 33,6% restante a viajes en fines de semana y festivos.

A dicha cifra, se ha de añadir los 675 millones de viajes que realizan, en el ámbito regional, los más de 26 millones de turistas que visitan Andalucía anualmente. Por lo tanto, la cifra global de movilidad mecanizada se sitúa en torno a los 3.000 millones de viajes.

La movilidad en vehículo privado es ampliamente dominante, absorbiendo más del 80% de la movilidad motorizada total. A este aspecto, ampliamente condicionante de cara al diseño de la política regional de infraestructuras, hay que

sumarle la continuada disminución de la proporción de desplazamientos que se realizan en modos no motorizados, especialmente los efectuados andando.

5.1 Servicios Ferroviarios

El ferrocarril presta en Andalucía un servicio fundamentalmente focalizado en los corredores que unen los nueve centros regionales.

Nuestros servicios ferroviarios cuentan con 146 estaciones y puntos de parada que dan cobertura a 96 municipios que representan el 52,3% de la población andaluza.

Así, el volumen de personas que, a lo largo de 2006, utilizaron los servicios regionales fue de 4,3 millones, destacando los casi 1,7 millones, el 40% del total, de la línea Sevilla-Cádiz.



En cuanto a los problemas del sistema ferroviario en Andalucía, la principal deficiencia es el insuficiente dinamismo y la falta de competitividad que los servicios regionales ofrecen frente al coche. Este hecho pone de manifiesto la necesidad de implantar servicios ferroviarios de altas prestaciones que den respuesta a las necesidades de los flujos regionales de mayor demanda.

Por el contrario, la situación del ferrocarril de cercanías metropolitanas experimenta una

progresión muy positiva en su uso. Los 20 millones de personas transportadas en las tres áreas que cuentan con este tipo de servicio y su positiva evolución, especialmente en Málaga y Sevilla, prueban la clara potencialidad de estos servicios.

| Núcleo | Parque de trenes | Estaciones | Personas / día (Aforo) | Circulaciones diarias |
|---------------|-------------------------|-------------------|-------------------------------|------------------------------|
| Cádiz | 7 | 13 | 10.908 | 97 |
| Málaga | 6 | 26 | 23.780 | 92 |
| Sevilla | 13 | 23 | 24.087 | 139 |
| TOTAL | 26 | 62 | 58.775 | 328 |

En definitiva, los aspectos más destacados de los servicios ferroviarios para personas en Andalucía se pueden resumir en los siguientes:

- Elevado grado de satisfacción en las líneas de alta velocidad.
- Situación deficitaria de los servicios regionales soportados por la red convencional.
- Evolución positiva de los servicios de cercanías.

- Insuficiente intermodalidad entre ferrocarril y autobús.

5.2 Servicios de Transporte Público de Personas por Carretera

La carretera constituye el modo de transporte con mayor capacidad de conexión territorial y el único que comunica entre sí la totalidad de los núcleos de población y centros de producción.

Si hasta hace unos años el reto era el de dotar a Andalucía de infraestructuras de primer nivel, ahora las necesidades en materia viaria son distintas. Alcanzados ya unos niveles aceptables de dotación, la situación actual exige vincular el crecimiento de la red a cuestiones como la rentabilidad territorial, social y económica de las inversiones y las repercusiones sobre la preservación de unos valores naturales y culturales

cada vez más valorados por el conjunto de la sociedad andaluza.

| TIPO DE VÍA | ANDALUCÍA |
|-----------------------------------|------------------|
| Carreteras de una calzada | 22.260 km |
| Calzadas con ancho inferior a 5 m | 2.504 km |
| Calzadas con ancho entre 5 y 7 m | 12.238 km |
| Calzadas con ancho superior a 7 m | 7.518 km |
| Carreteras de doble calzada | 306 km |
| Autovías y autopistas libres | 1.842 km |
| Autopistas de peaje | 192 km |
| TOTAL | 24.600 km |

A pesar del ritmo alcanzado en la construcción de autovías y autopistas en los últimos años, aún están pendientes de finalizarse itinerarios troncales fundamentales para la eficiencia global del Sistema Intermodal de Transporte de Andalucía.

Destaca, a su vez, la persistencia de áreas que soportan unos niveles de accesibilidad todavía insuficientes y en las que es prioritaria la intervención pública: zonas de montaña, ciudades

medias y centros rurales. El Plan Más Cerca es el encargado de contribuir a paliar estos déficits.

Además, en los próximos años tomará mayor protagonismo las actuaciones tendentes a mejorar la conservación de las vías. En este sentido se llevarán a cabo mejoras tecnológicas en el diseño, construcción y mantenimiento de las infraestructuras que permitirá una mejora de las condiciones de confort, seguridad y eficiencia del conjunto de la red.

La red de carreteras es la encargada de soportar los servicios de transporte público de personas en autobús. En la actualidad, se ofrece este servicio con una red formada por 1.260 rutas y que cuenta con 4.509 puntos de parada en el ámbito regional. Dichos servicios se encuadran en 160 concesiones administrativas diferentes gestionadas por 131 empresas concesionarias.

De este conjunto, diez concesiones cubren el 75% del volumen de viajes, absorbiendo el 73% de la recaudación. La flota adscrita a los servicios está formada por 1.273 vehículos y cuenta con una edad media de 7 años, habiéndose renovado, en los tres últimos años, el 50% de la flota total.

A pesar de lo positivo de alguno de estos datos, es necesario dar solución a la presencia de ciertos déficits en las actuales conexiones.



En cuanto al ámbito metropolitano, la gestión del transporte público de personas ha sufrido importantes avances gracias a la constitución de los Consorcios Metropolitanos de Transportes.

5.3 Transporte Marítimo

El uso del transporte marítimo como nodo de transporte exterior de personas se concentra en la conexión con el Norte de África desde Almería, Málaga y, especialmente, Algeciras y Tarifa, con servicios que enlazan Andalucía con las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y con otras ciudades de Marruecos y Argelia. El principal problema de estos servicios es la enorme estacionalidad de los mismos.

También, a mediados de 2006 se pusieron en servicio en la Bahía de Cádiz las dos primeras líneas de transporte marítimo metropolitano de Andalucía, con una excelente acogida por parte de

la demanda que superó, en menos de un año, los 400.000 viajeros.



5.4 Transporte Aéreo

La red aeroportuaria regional está compuesta por seis aeropuertos de interés general dependientes de AENA con servicios comerciales. De ellos, cinco prestan servicios regulares (Málaga, Sevilla, Jerez de la Frontera-Cádiz, Almería y

Granada-Jaén) y sólo el de Córdoba carece de líneas regulares.

El transporte aéreo ha experimentado, en los últimos años, un importante auge debido a la irrupción de una oferta de aerolíneas de bajo coste que han ampliado el mercado en un doble sentido: incrementando el tráfico total de personas y extendiendo, a los denominados aeropuertos regionales, volúmenes de tráfico cada vez mayores.

Por ello, los datos estadísticos ponen de manifiesto el crecimiento continuo del tráfico aeroportuario andaluz. Tanto es así que, en los últimos diez años, se ha duplicado el número de personas que han utilizado este modo de transporte, alcanzándose los 20 millones durante 2006.

El aeropuerto de Málaga, con más de 13 millones de viajeros, sigue siendo el principal referente del conjunto del sistema, especialmente en lo que se refiere a tráfico turístico internacional.

Las inversiones llevadas a cabo en los últimos años, a través del desarrollo de los planes directores de cada uno de los aeropuertos, han introducido importantes mejoras en la gestión de los mismos. No obstante, persisten aún algunos problemas destacados como:

- Débil integración y cooperación entre los aeropuertos andaluces con la ausencia de una estrategia común en su gestión y planes de desarrollo.
- Ineficaz prestación de servicios para los ámbitos andaluces más alejados de los aeropuertos.
- Escasa integración de los aeropuertos en el sistema de transporte de personas manteniendo un bajo nivel de intermodalidad.
- Necesidad de llevar a cabo actuaciones en la red viaria y ferroviaria para convertir a los aeropuertos en grandes nodos de intercambio.

- Nulo desarrollo del transporte de personas de tercer nivel (conexiones con el exterior con origen o destino en aeropuertos distintos a Barajas o El Prat).
- Falta de jerarquía y coordinación en la red regional aeroportuaria que dificulta la promoción de este tipo de transporte a escala regional.

6. Objetivos y Propuestas del PISTA

6. OBJETIVOS Y PROPUESTAS DEL PISTA

En este apartado se incluyen los principales objetivos y actuaciones contempladas en el Plan. Para ello, el PISTA establece seis bloques perfectamente diferenciados:

1. El transporte de mercancías.
2. La articulación exterior de Andalucía.
3. La Interconexión de los Centros Regionales.
4. La mejora de la accesibilidad del territorio y el transporte público de personas.
5. Las áreas metropolitanas.
6. Las áreas litorales.

A continuación se desarrollarán, de forma resumida, cada uno de los apartados anteriormente citados:

6.1 El Transporte de Mercancías

Los objetivos incluidos en el PISTA dirigidos a la mejora del transporte de mercancías son:

- 1. Consolidar un sistema intermodal** de transporte de mercancías.
- 2. Desarrollar el sistema de áreas logísticas** como red interconectada de nodos multimodales.
- 3. Garantizar la accesibilidad del territorio** y de los sistemas productivos a la red de centros logísticos.
- 4. Impulsar estrategias de cooperación, complementariedad y coordinación** en las políticas relacionadas con el transporte de mercancías entre los puertos comerciales y los aeropuertos andaluces.
- 5. Fortalecer el sector de transporte de mercancías.**
- 6. Fortalecer el papel de Andalucía en el transporte de mercancías** y el desarrollo de la logística con el **Norte de África.**

Para el logro de estos objetivos específicos en materia de transporte de mercancías, el PISTA establece las siguientes líneas de actuación:

- **Desarrollo de la Red de Áreas Logísticas de Andalucía:** conectada por ferrocarril y carretera para favorecer la comodidad y la mayor eficiencia técnica, económica y ambiental del transporte.
- **Conexión exterior del sistema logístico:** como requisito indispensable para el correcto funcionamiento de la Red de Áreas Logísticas y para la mejora de la eficiencia económica, territorial y ambiental del transporte de mercancías.
- **Acciones para el desarrollo de la intermodalidad:** fomentando el transporte ferroviario y el marítimo, potenciando los aeropuertos como nodos de carga aérea y coordinando las redes viarias y ferroviarias.

- **Mejora de la calidad y seguridad del transporte de mercancías:** mejora de la formación, implantación de nuevas tecnologías, creación de una agencia de calidad y seguridad en el transporte, mejora de la seguridad en el transporte de mercancías, incremento de los controles de exceso de carga, implantación de sistemas integrados, actuaciones sociolaborales y puesta en práctica de campañas de difusión en colaboración con los agentes sociales y económicos.
- **Mejora de la eficiencia energética y ambiental del sistema logístico:** contribuir al ahorro y a la eficiencia energética del sector, reducir el consumo de combustibles fósiles y disminuir las emisiones contaminantes a la atmósfera y el ruido.
- **Acciones de coordinación:** coordinación con las Administraciones Locales y con la Administración General del Estado y comunicación con los operadores privados y con los agentes sociales y económicos.

- **Mejora del conocimiento y la aplicación de tecnologías innovadoras en el transporte de mercancías:** desarrollar un sistema de información integrado sobre la logística en Andalucía y favorecer el desarrollo y aplicación de las tecnologías de la información y las comunicaciones aplicadas a la logística.

6.2 Articulación exterior de Andalucía

Los objetivos incluidos en el PISTA en materia de articulación exterior de Andalucía son los siguientes:

- 1. Garantizar la plena integración** de Andalucía en los ejes de desarrollo peninsulares y continentales.
- 2. Completar las conexiones viarias externas** con el resto de España y de Europa.
- 3. Potenciar la conexión ferroviaria de altas prestaciones** con los principales nodos urbanos peninsulares.

4. **Potenciar el papel de los aeropuertos** como elementos fundamentales para la articulación exterior.
5. **Favorecer las funciones del sistema portuario andaluz** para canalizar los flujos de personas entre Europa y el Norte de África.

Para el logro de estos objetivos concretos se establecen las siguientes medidas de actuación:

- **Red viaria de conexión exterior:** compleción de la red viaria de alta capacidad a través de una nuevas conexiones con el Levante y con Lisboa y a partir de nuevas comunicaciones con el interior de la Península y con el litoral.
- **Completar el esquema ferroviario de conexión exterior:** garantizar las conexiones de las capitales andaluzas por ferrocarriles de alta velocidad con Madrid, el eje Mediterráneo, Portugal y Marruecos y asegurar las conexiones ferroviarias transversales.

- **Mejora del sistema aeroportuario:** mejorando las condiciones de intermodalidad de los aeropuertos, impulsando las conexiones transversales que eviten el paso por Madrid, completando las actuaciones previstas en los planes directores y extendiendo la cobertura del sistema aeroportuario existente.
- **Mejora de las conexiones marítimas:** potenciar la aportación del transporte marítimo al desarrollo territorial regional, favorecer las relaciones productivo-logísticas entre los puertos andaluces, reforzar el insuficiente grado de colaboración entre los puertos, mejorar el transporte de mercancías y de personas con el Norte de África y potenciar los puertos andaluces como destino del turismo de crucero.

6.3 Interconexión de los Centros Regionales

Los objetivos más destacados incluidos en este apartado del PISTA son:

1. **Establecimiento de una malla básica** de redes y servicios de transporte para la comunicación interna de Andalucía.
2. **Completar las redes viarias y ferroviarias de altas prestaciones.**
3. **Dar prioridad al transporte público** en la conexión de los centros regionales.
4. **Potenciar el transporte ferroviario** entre centros regionales.
5. **Potenciar el transporte público de personas por carretera** ampliando las conexiones directas actuales.
6. **Impulso de las conexiones aéreas de tercer nivel.**

Para la consecución de estos objetivos el PISTA recoge cuatro líneas fundamentales de actuación:

- **Altas prestaciones ferroviarias como nodo principal de conexión entre centros regionales:** todas las capitales y principales

ciudades andaluzas deberán estar unidas por estos servicios ferroviarios.

- **Completar la malla viaria de alta capacidad para la conexión de los nodos principales:** mejorar las conexiones entre Cádiz y Huelva, entre los centros regionales interiores, la A-92 y la A-44, la conexión de Huelva con la Ruta de la Plata, el incremento de los tramos desdoblados de la A-384 y la Autovía del Almanzora.
- **Dotación a los centros regionales de infraestructuras nodales:** favorecer la creación de estaciones intermodales integradas.
- **Impulso al transporte aéreo de tercer nivel:** establecimiento de una línea directa que una Almería con Sevilla como servicio público.

6.4 Accesibilidad del territorio y transporte público de personas

Los objetivos más destacados incluidos en el PISTA relativos a accesibilidad y a transporte público de personas son:

1. **Garantizar unas condiciones adecuadas de accesibilidad** de la población al territorio.
2. **Mejorar la accesibilidad de la población** andaluza a sus centros regionales.
3. **Favorecer las conexiones entre municipios** de un mismo ámbito y el acceso a los centros prestadores de servicios de ámbito supramunicipal.
4. **Mejorar los servicios de transportes públicos de personas**, especialmente el autobús y el ferroviario.
5. Orientar las actuaciones en materia de red viaria desde una **perspectiva territorial y ambiental**.

Para el logro de estos objetivos específicos el PISTA propone las siguientes líneas de actuación:

- **Desarrollo del Plan para la Mejora de la Accesibilidad, la Seguridad y la Conservación de la Red de Carreteras de Andalucía (Plan Más Cerca):** variantes de población,

acondicionamiento de carreteras, aumento de capacidad, construcción de nuevos trazados, actuaciones de seguridad vial e integración ambiental y paisajística.

- **Mejora de los servicios de Transporte Público de Personas por Carretera:** ampliación y mejora de la red de servicios de autobús, ejecución de un programa de construcción, reforma y modernización de estaciones, etc.
- **Apuesta por los Servicios Ferroviarios Regionales y de Cercanías:** mantenimiento y modernización de las líneas, construcción de nuevas líneas ferroviarias convencionales, ampliación de los servicios de cercanías en todas las provincias, integración en el resto de servicios de transporte público.
- **Extensión de la Gestión de los Consorcios de Transporte:** progresiva extensión del sistema de gestión consorcial de los servicios de transporte e integración del conjunto de los servicios en una gestión coordinada de los mismos.

- **Puesta en valor del Patrimonio:** actuaciones tendentes a promover y difundir los valores patrimoniales de la red.

6.5 Áreas Metropolitanas

En lo relativo a las áreas metropolitanas, el PISTA establece nueve objetivos específicos a alcanzar:

1. Construcción de un **sistema intermodal de transporte** de carácter metropolitano.
2. Coordinar la **creación de nuevas infraestructuras** con las determinaciones de los planes de ordenación del territorio.
3. **Incrementar la participación del transporte público** en los repartos modales metropolitanos.
4. Reforzar la intermodalidad del transporte metropolitano a partir de la **construcción de plataformas reservadas para transporte público y de intercambiadores multimodales.**

5. **Potenciar los modos de transporte no motorizados** (a pie y en bicicleta) a partir de la creación de carriles bici e itinerarios peatonales.
6. Modificar el reparto modal dentro del transporte privado no motorizado **potenciando el uso de la motocicleta como alternativa al coche.**
7. Desarrollar actuaciones para la **mejora paisajística del viario metropolitano** y la incorporación de equipamientos para la interpretación del paisaje y el patrimonio territorial.
8. **Ordenar la logística de la distribución metropolitana de mercancías.**
9. **Ordenar el sector del taxi** mediante su integración a escala metropolitana.

Con vistas a la consecución de estos objetivos, el Plan de Infraestructuras incluye las siguientes líneas de actuación:

- **Actuaciones para la mejora de las infraestructuras del transporte público:**

creación de una red ferroviaria metropolitana para las principales aglomeraciones urbanas, creación de líneas de metro y tranvía, implantación de servicios ferroviarios de mercancías en todos los centros regionales, etc.

- **Mejora de las infraestructuras viarias en los centros regionales:** creación de grandes distribuidores metropolitanos, mantener la funcionalidad de los grandes ejes viarios regionales, construcción de plataformas multimodales, etc.
- **Fomento de los desplazamientos en modos de transporte autónomos:** creación de redes equipadas para estos modos, programas de fomento de la bicicleta, programas de difusión de las ventajas de los modos autónomos.
- **Fomento de la motocicleta:** actuaciones para mejorar la seguridad vial del tráfico de motocicletas, adaptación de la red viaria metropolitana y urbana y dotación de áreas específicas para el aparcamiento de motocicletas.

- **Planificación del sistema:** aprobación de los Planes de Transporte Metropolitanos y de los Planes de Movilidad Sostenible.
- **Gestión del Sistema de Transporte:** impulso a la gestión de los Consorcios de Transporte, establecimiento de una Red de Consorcios Metropolitanos de ámbito regional, impulsar la participación de los agentes sociales y económicos más representativos en los Consorcios, mejora de la información a la población usuaria, etc.
- **Mejora del conocimiento sobre la movilidad y aplicación de tecnologías innovadoras en el transporte:** creación del Observatorio Andaluz de la Movilidad, fomentar la realización de estudios energéticos de movilidad, desarrollo de programas específicos de formación y desarrollo de programas de renovación de flotas de vehículos.

6.6 Áreas Litorales

Los objetivos planteados en el PISTA para la mejora de las condiciones del transporte en las áreas litorales de Andalucía son los siguientes:

1. Creación de **sistemas de transporte supramunicipales** en los ámbitos litorales.
2. Coordinar las actuaciones en **infraestructuras del transporte** con los planes de ordenación del territorio de ámbito subregional.
3. **Potenciar los modos de transporte públicos y los no motorizados.**
4. **Adaptar las infraestructuras a las específicas condiciones de estacionalidad** que caracterizan a los ámbitos litorales.
5. **Potenciar las conexiones con los centros regionales** a través de sistemas de transporte públicos.
6. **Aumentar la oferta de servicios y atraques en los puertos autonómicos** garantizando la sostenibilidad ambiental de las actuaciones.

7. Potenciar el transporte marítimo de personas y el tráfico de cruceros.

Con vistas a la consecución de estos objetivos específicos de las áreas litorales, en el PISTA se desarrollan dos grandes líneas de actuación:

- **Mejora de los sistemas de transporte intermodales:** impulsar la formación de redes de ciudades medias, impulsar la implantación de infraestructuras ferroviarias de conexión con los centros regionales, desarrollar y organizar la red viaria, dotarlas de los equipamientos específicos, integrar los ámbitos litorales en la red de nodos logísticos de Andalucía, etc.
- **Actuaciones en el Sistema Portuario Autónomo:** desarrollo de actuaciones en los puertos deportivos y pesqueros, actuaciones para mantener la navegabilidad de los puertos, remodelación de los espacios portuarios, ampliación de los puertos existentes, etc.

7. Presupuesto del PISTA

7. PRESUPUESTO DEL PISTA

Cumplir los objetivos establecidos en el Plan de Infraestructuras requiere una inversión pública de más de 30.000 millones de euros repartidos entre la Junta de Andalucía (27%) y el Gobierno de España (73%):

Presupuesto del PISTA (millones de €)

| PROGRAMAS | ESTADO | JUNTA | TOTAL | % |
|-------------------------------|-----------------|----------------|-----------------|-------------|
| <i>Viario</i> | 6.900,9 | 3.691,2 | 10.592,1 | 35,3% |
| <i>Ferrocarril</i> | 11.490,6 | 3.765,7 | 15.256,3 | 50,8% |
| <i>Puertos</i> | 2.190,8 | 250,7 | 2.441,5 | 8,1% |
| <i>Aeropuertos</i> | 1.204,9 | - | 1.204,9 | 4,0% |
| <i>Transporte de Personas</i> | - | 85,0 | 85,0 | 0,3% |
| <i>Áreas Logísticas</i> | 120,5 | 341,9 | 462,4 | 1,5% |
| TOTAL | 21.907,6 | 8.134,5 | 30.042,1 | 100% |

La distribución de las actuaciones por grandes programas responde, como es lógico, a las principales orientaciones estratégicas del Plan. De esta forma, la mayor parte de los recursos se destinan a impulsar el transporte público, potenciar

los modos de transporte más sostenibles y reforzar la intermodalidad general del sistema.

En este sentido, destacan especialmente las previsiones presupuestarias que se asignan al ferrocarril y a los distintos sistemas metropolitanos de transporte público (metros y tranvías), que concentran más de la mitad de la inversión total.

No obstante, esta apuesta por el ferrocarril no supone, en ninguno de los casos, un abandono de las actuaciones en materia de carreteras que, con más de 10.000 millones de euros, acaparan el 35% del presupuesto global del Plan.

8. El Seguimiento del Plan

8. EL SEGUIMIENTO DEL PLAN

El Plan requiere de unos mecanismos de seguimiento y evaluación que permitan hacer una estimación periódica sobre el nivel de ejecución de sus propuestas, a fin de detectar con antelación posibles problemas en su aplicación, acordar alternativas para superarlos y, en última instancia, asegurar que se alcancen los objetivos establecidos en el mismo.

La efectiva ejecución de las actuaciones incluidas en el Plan debe ser uno de los principios rectores de la gestión del PISTA. Para ello, es necesario contar con un mecanismo de seguimiento que permita la verificación progresiva de la realización física y financiera de intervenciones programadas.

Para disponer de esta información con las suficientes garantías de actualización, la Consejería

de Obras Públicas y Transportes establecerá un mecanismo de intercambio de información con los responsables de la ejecución material de las actuaciones programadas: Ministerio de Fomento, Direcciones Generales de Carreteras y de Transporte de la Consejería, Gestión de Infraestructuras de Andalucía, Ferrocarriles de la Junta de Andalucía y Agencia Pública de Puertos de Andalucía.

Igualmente, para el seguimiento de las inversiones previstas en el marco económico del Plan, la Consejería implantará un sistema de seguimiento de la ejecución financiera basado en la información actualizada que aporten los departamentos competentes en cada una de las materias.

A su vez, para comprobar el grado de cumplimiento de los objetivos establecidos, será necesario el establecimiento de un sistema de indicadores con el que se pueda valorar tanto la

propia disponibilidad de infraestructuras como el nivel de calidad en la prestación de los servicios.

A partir de la utilización de estos instrumentos, la evaluación cualitativa del nivel de consecución de los objetivos establecidos en el Plan será competencia de una Comisión de Seguimiento y Evaluación. Esta Comisión estará constituida por los responsables de los departamentos de la Consejería con competencias en las materias objeto del Plan, por representantes de la Consejería de Medio Ambiente, así como por los representantes de las organizaciones sindicales y empresariales firmantes de los Acuerdos de Concertación Social.

En paralelo a las tareas a realizar por la Comisión de Seguimiento y Evaluación del Plan se dará continuidad a los trabajos de las Mesas de Transporte e Infraestructuras creadas en el VI Acuerdo de Concertación Social de Andalucía.

9. Aportaciones de UGT Andalucía al Plan

9. APORTACIONES DE UGT ANDALUCÍA

AL PLAN

A lo largo de los trabajos de elaboración y diseño del PISTA llevados a cabo en las Mesas del VI Acuerdo de Concertación Social, la Unión General de Trabajadores de Andalucía fue presentando un gran número de consideraciones y alegaciones a cada uno de los distintos borradores que del Plan se nos fue facilitando.

Gran parte de estas alegaciones se han visto incluidas en el texto definitivo del Plan y, por ello, han propiciado la valoración positiva de nuestro Sindicato al mismo. Entre dichas aportaciones destacan:

- Incorporación al Plan de una evaluación del nivel de ejecución, física y financiera, de las actuaciones incluidas en el **Plan Director de Infraestructuras de Andalucía** (1997-2007).

- Establecimiento del grado de concordancia entre los objetivos y las actuaciones establecidas en el PISTA con los fines y actuaciones incluidas en el **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)**.
- Creación de una **Comisión de Seguimiento y Evaluación** con la participación de los representantes de la Administración y de los agentes sociales y económicos más representativos a nivel nacional.
- Incorporación de actuaciones tendentes a **mejorar la calidad y la seguridad** del transporte de mercancías y de los trabajadores del sector.
- **Ampliación de la red convencional de ferrocarril y de carreteras** como única forma de lograr los objetivos de integración territorial y de cohesión social en Andalucía.
- Actuaciones tendentes a la **mejora de los niveles de seguridad del tráfico público de personas**, especialmente el ferroviario y el autobús.

- Fomento de la aplicación de **instrumentos de planificación** dirigidos al sector andaluz del transporte.
- Logro de la **integración real de billetes y de rutas** como forma de alcanzar una verdadera intermodalidad y de elevar los niveles de eficacia y eficiencia del transporte público.
- Inclusión de **actuaciones sociolaborales en materia de empleo** dirigidas a los trabajadores de aquellos subsectores que, dentro del sistema de transporte regional, no van a ser fomentados por el PISTA.
- Incorporación de actuaciones dirigidas al establecimiento de ciertas rutas de transporte público de personas que **faciliten el acceso de los trabajadores a los centros de trabajo**.
- Solucionar los problemas históricos de algunas regiones del interior con **déficit de movilidad**.

En definitiva, desde la Unión General de Trabajadores de Andalucía hemos trabajado activamente en la elaboración de este Plan ya que, a nuestro entender, el PISTA debe convertirse en uno de los principales instrumentos de impulso de la economía andaluza. A su vez, el PISTA debe traducirse no sólo en la creación de nuevos puestos de trabajo, sino en la generación de un empleo de mucha mayor calidad.

En definitiva, el Plan de Infraestructuras que entra en vigor tiene que significar, a partir del impulso económico, la integración territorial, la cohesión social y el respeto al medio ambiente, una mejora real de los niveles de calidad de vida de los trabajadores en Andalucía.