



**CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTES DE LA BAHÍA DE
CÁDIZ**



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros de Andalucía, establece que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráficos, infraestructuras e instalaciones declarados de interés metropolitano, con excepción de los previstos en el párrafo segundo del artículo 13.3 de la Ley citada, así como el ejercicio de las competencias de ordenación y coordinación del resto de los transportes que se desarrollen en los ámbitos metropolitanos delimitados, todo ello en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Basándose en lo expresado anteriormente, se dictó Orden de 10 de marzo de 2004, de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, BOJA número 55, de 19 de marzo de 2004, por la que se atribuyen competencias al Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz en materia de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general.

En el caso concreto del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, en virtud de la Orden de 13 de diciembre de 2005, la Consejería de Obras Públicas y Transportes (Boja nº 251, de 28 de diciembre de 2005) le atribuye competencias, en materia de transporte marítimo, en orden al establecimiento de un servicio marítimo regular de viajeros en el interior de la Bahía de Cádiz, pudiendo suscribir a tal efecto los contratos y convenios con personas físicas o jurídicas que sean precisos para disponer de las embarcaciones necesarias para la gestión del servicio. Posteriormente por Resolución de 31 de enero de 2023, de la Dirección General de Movilidad y Transportes, se delegan en los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía competencias en materia de gestión, control y explotación de determinados servicios de transporte por carretera, en concreto las siguientes:

1. Las relativas a los contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera que se encuentran incluidos dentro del ámbito territorial de cada Consorcio.
2. Las relativas a los servicios, rutas y líneas que se encuentren incluidos y/o tengan tráficos significativos en el ámbito territorial de cada Consorcio, aunque pertenezcan a contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera que excedan de su ámbito territorial.

1.2 Estructura de la sección

En el Decreto 160/2022, de 9 de agosto, (modificado por el Decreto 167/2024, de 26 de agosto), por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en su artículo 2, apartado 3, se determina que queda adscrito a la Consejería "e) El Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz". Y el artículo 10.3. señala que "se adscriben a la Dirección General de Movilidad y Transportes los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía.

La estructura organizativa del Consorcio la constituyen los siguientes órganos, con la naturaleza que se especifica:

- 1) Órganos de decisión: (Presidencia, Vicepresidencia del Consorcio, Consejo de Administración, Comité Ejecutivo, en su caso, con funciones delegadas, Gerencia).
- 2) Órganos de Consulta:(Comisión Técnica y Comisión de Participación Social).

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Por Acuerdo de 21 de mayo de 2019, del Consejo de Gobierno, se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021 - 2027, cuyo objeto será establecer las



estrategias en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2027, así como adoptar las medidas necesarias para contribuir en la lucha contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación energética, incorporando las innovaciones tecnológicas pertinentes.

En cumplimiento de las nuevas exigencias de la Unión Europea, por Acuerdo de 2 de febrero de 2021, del Consejo de Gobierno, se modifica el Acuerdo de 21 de mayo de 2019, por el que se aprueba la formulación del Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía, 2021 - 2027, modificando el ámbito temporal del citado Plan ampliándose su alcance hasta el año 2030.

Dicho Plan, aprobado mediante Decreto 540/2022, de 2 de noviembre, por el que se aprueba el Plan de Infraestructuras de Transporte y Movilidad de Andalucía 2030 (PITMA 2030) (BOJA núm. 213 de 2 de noviembre) constituye el instrumento para concretar las políticas en materia de Infraestructuras y sistemas de transporte, con inclusión de los objetivos a conseguir para los distintos modos de transporte relacionados con la sostenibilidad del sistema productivo andaluz y con el nuevo papel que deberá desempeñar la movilidad en Andalucía, identificando las actuaciones en materia de infraestructuras de transporte y movilidad de Andalucía para el periodo 2021-2030.

Con fecha 24 de septiembre de 2025, ha sido aprobado en Consejo de Gobierno el Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible, que contribuirá a disponer del instrumento adecuado de planificación del sistema de transporte del área de Cádiz. Con la aprobación de este Plan, se pretende alcanzar un sistema de transporte sostenible, eficiente y de calidad, capaz de dar respuesta a la demanda de movilidad generada en el ámbito territorial de la Bahía de Cádiz, en el que se garantice la accesibilidad al transporte de personas y mercancías en condiciones de igualdad e integridad, que contribuya a la mejora del medio ambiente y de la salud, a la adaptación y mitigación al cambio climático, al desarrollo sostenible y a la cohesión territorial. Se trata de un área compuesta por 12 municipios dispuestos en torno a la Bahía de Cádiz, en el que la movilidad se ve generada y atraída por municipios de diferentes tamaños.

El objetivo principal del PTMBC es la planificación de una movilidad que potencie los desplazamientos a pie, en bicicleta y en medios de transporte público colectivo, de manera que se incida favorablemente sobre el medio ambiente y la salud. Su contenido hace referencia al conjunto de elementos que forman parte de los sistemas de transporte: las infraestructuras, los equipamientos e instalaciones, los servicios de transporte público, el aparcamiento, el conjunto de los modos de transporte que integran el sistema y la intermodalidad.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano mediante el fomento del transporte público y del transbordo entre distintos modos de transporte, el uso de la tarjeta de transporte y mejorando la calidad del servicio de transporte público.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano

Implantar la perspectiva del género como un elemento diferenciador importante en la movilidad metropolitana de la Bahía de Cádiz, alineado con unos de los valores de la Dirección General de Movilidad y Transporte como es el impulso de la igualdad.

Afección en la igualdad de género

Tiene incidencia en la igualdad y la inclusión. Mejora la seguridad, mayor equidad en la movilidad, inclusión en la planificación, acceso de oportunidades y cambio cultural. Se tiene un impacto positivo significativo en la vida de las mujeres y otros grupos vulnerables.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO



4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El presupuesto de gastos se distribuye en los siguientes capítulos: el capítulo 1, que refleja los gastos de personal, el capítulo 2 los gastos corrientes, el capítulo 4 las transferencias corrientes y el capítulo 6 las inversiones reales.

Capítulos	2026	%
1 GASTOS DE PERSONAL	988.474	4,7
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	828.661	3,9
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	16.436.940	78,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	18.254.075	86,6
6 INVERSIONES REALES	2.811.000	13,4
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	2.811.000	13,4
OPERACIONES NO FINANCIERAS	21.065.075	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	21.065.075	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El presupuesto del gasto contemplado para la anualidad 2026, destaca por los gastos consignados en lo relativo al Capítulo 4 de transferencias corrientes con destino a empresas de transporte, así como en lo referido al Capítulo 6 de inversiones asociadas al sistema de transporte existente.

En el Capítulo 1 se han mantenido los créditos existentes respecto a la anualidad anterior, al no haber existido incremento de plantilla de personal, manteniéndose los puestos con dotación existentes en 2025, y ajustándose los créditos al reconocimiento de nuevos complementos de antigüedad.

En cuanto al Capítulo 2, sigue destacando el importe del crédito correspondiente a los servicios de atención al usuario y recaudación de la red de ventas, en el que se contemplan nuevas prestaciones de servicios en la adjudicación del contrato que inició su prestación en 2024, así como el crédito necesario para la ejecución del contrato de mantenimiento de las Terminales Marítimas asociadas al servicio marítimo.

Señalar que los servicios de mantenimiento de las embarcaciones que forman parte de la flota metropolitana, que para la anualidad 2025 se contemplaban en este Capítulo, se han incluido en el objeto de la nueva concesión adjudicada para la explotación del servicio marítimo regular de transporte, por lo que el crédito necesario para dicho mantenimiento, ha sido consignado a partir de 2026, en el capítulo 4 del presupuesto de gastos, que es en el que se imputan los gastos derivados de este contrato.

El Capítulo 4 se incrementa con respecto al crédito definitivo de la anualidad 2024 en un 48,10% debido principalmente a las ayudas al transporte público con descuentos en las tarifas de tarjeta a usuarios, que motivaron un importante incremento de la movilidad y del gasto de compensación a los operadores de transporte.

Este escenario se mantiene en 2025 a los operadores de transporte en modo barco, autobús urbano e interurbano, así como RENFE Viajeros, tras la integración tarifaria de la tarjeta de transporte de los Consorcios en el núcleo de Cercanías de Cádiz y en el nuevo modo del Trambahía, puesto en servicio en octubre de 2022.



El motivo principal del crecimiento del capítulo, viene dado por la previsión del aumento de la movilidad y atención de la demanda en el modo autobús interurbano, en al menos un 10,9% sobre el estimado al cierre de 2024, obtenido este valor teniendo en cuenta la tendencia y datos obtenidos a cierre de abril de 2025 respecto al mismo periodo del año anterior, último dato conocido a la fecha de preparación de esta memoria. Del mismo modo, se ha contemplado un incremento de demanda en el transporte urbano de un 25%, y la revisión de la tarifa de referencia a los concesionarios de transporte por carretera, que ha sido de un 2,77% desde el 1 de mayo de 2025, y se ha estimado una previsión de revisión de conformidad con la normativa aplicable.

Se ha considerado igualmente, una consolidación de los valores de 2024 de penetración de utilización de la tarjeta de transporte en el autobús interurbano, con un valor medio de un 91,0%. En 2026, es necesario contemplar del mismo modo, el importe estimado de liquidaciones de movilidad de viajeros que utilicen la tarjeta de transporte del Consorcio, en los servicios integrados del núcleo de Renfe Cercanías de Cádiz y el modo Trambahía, que hasta la fecha y desde prácticamente su integración en 2022, RENFE viene liquidando el Estado, al amparo de la normativa del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible sobre ayudas al transporte público.

En el modo barco, tal y como se ha indicado más arriba, se ha considerado el importe del precio de adjudicación con respecto a esta anualidad en la nueva concesión suscrita, que lleva incorporado el crédito necesario para la realización del mantenimiento de las embarcaciones que prestan el servicio marítimo metropolitano.

Por otro lado, se debe atender también el crédito necesario para compensaciones en concepto de intensificación de expediciones y restablecimiento de equilibrio económico en concesiones afectadas por la puesta en servicio del Trambahía. Por último, se ha utilizado como referente, la ejecución del Capítulo IV del Presupuesto de Gastos a la fecha y la previsión de cierre.

En lo referido al Capítulo 6, destaca el crédito necesario para la gestión del expediente de contratación de Suministro de tres buques gemelo tipo catamarán con destino al servicio de transporte marítimo regular de pasajeros perteneciente al Consorcio Metropolitano de Transportes Bahía de Cádiz.

Por otra parte, se contemplan los créditos para las inversiones relacionadas con estudio y remodelación de cubierta de Terminal Marítima de Cádiz, al objeto de corregir filtraciones que se han acentuado con las condiciones climatológicas de este año, nuevas defensas en Terminal Marítima de El Puerto de Santa María, al objeto de corregir los impactos en la maniobra de atraque de las nuevas embarcaciones, estudio y redacción de proyecto para el establecimiento de un segundo punto de atraque y mejora del existente en la Terminal Marítima de El Puerto de Santa María, semáforo salida Hospital de San Carlos, que permitirá mejorar la seguridad de los autobuses metropolitanos que atienden las línea M-010 de Cádiz con el citado hospital, Plan de adecuación de vertidos a acometer en el Puerto de Cádiz, o instalación de puntos de recarga eléctrica en los diferentes puertos destinados a las futuras embarcaciones que formarán parte de la flota metropolitana del Consorcio de Transportes.

Así mismo se mantiene el crédito necesario para suministro de postes de parada, materiales y repuestos pasarelas de embarque terminales marítimas, renovación de mobiliario de oficina, o desarrollos software como el de venta anticipada del servicio marítimo, en ciberseguridad, sistema de picaje para el personal, y registro electrónico.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

Las novedades que se contemplan en la ejecución del programa presupuestario, son las siguientes:

-Realizar liquidaciones de movilidad de viajeros que utilicen la tarjeta de transporte del Consorcio, en los servicios integrados del núcleo de Renfe Cercanías de Cádiz y el modo Trambahía, que hasta la fecha y desde prácticamente su integración en 2022, RENFE viene liquidando el Estado, al amparo de la normativa del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible sobre ayudas al transporte público.



-Se estima, de acuerdo a la tendencia observada, un importante crecimiento, en el entorno de un 25%, de viajeros con tarjeta en el transporte urbano integrado en el Consorcio, lo que también se traducirá en un incremento del gasto de compensaciones asociado a este modo.

-Adjudicación de la nueva concesión de explotación del servicio marítimo regular de transporte de acuerdo a la recuperación de la movilidad prevista en este modo, las tarifas técnicas ofertadas por viajero, por expediciones en barco y expediciones alternativas por carretera, el aumento del personal en tierra y tripulaciones destinado a mejorar el servicio, así como la inclusión de la realización de las tareas de mantenimiento preventivo y correctivo.

-Crecimiento de movilidad que continúa en el resto de modos metropolitanos y la consolidación de la mayor penetración de la tarjeta de transporte frente al billete en los valores alcanzados. En autobús interurbano, se estima el mismo en cerca de un 11% en relación a los datos registrados al cierre de 2024.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gastos de este Consorcio, está comprendido dentro de la clasificación funcional 51B Movilidad e Infraestructuras del Transporte.

Programa	2026	%
51B MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE	21.065.075	100,0
TOTAL	21.065.075	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD E INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), califica en su artículo 64 como "Transporte regular" de viajeros, los que "se efectúan dentro de itinerarios preestablecidos, y con sujeción a calendarios y horarios prefijados". Por oposición a tales servicios, se encuentran los "transportes discrecionales".

A su vez, los servicios de transporte de viajeros "regulares" se diferencian (artículo 67) entre de "uso especial", y de "uso general": los primeros se destinan "a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares, o grupos homogéneos similares", mientras que los de uso general (artículo 67) van dirigidos a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

Al ser el transporte regular de viajeros de uso general, un sistema en el que no se puede dar libre competencia (al igual que las emisoras de TDT o radio), y según indica el artículo 70 de la LOTT (BOE 31/07/1987): "La prestación de los servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general, deberá ser precedida de la correspondiente y fundada resolución administrativa sobre el establecimiento o creación de dichos servicios, la cual deberá ser acompañada de la aprobación del correspondiente proyecto de prestación de los mismos". Y para ello (artículo 71) "La prestación de los servicios públicos de transporte de uso general se realizará, como regla general, por la empresa a la que se atribuya la correspondiente concesión administrativa para su prestación."

Corresponde por tanto a la Administración, y al Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, en lo que se refiere a las competencias que se le han sido atribuidas, la realización de sus funciones en relación a los contratos de concesión de transporte público regular de uso general por carretera, cuyos tráficos discurren por su ámbito, entre los que se encuentran: creación, modificación y supresión de líneas y servicios, determinación de lugar de parada, el establecimiento del régimen tarifario a aplicar al público, y la determinación y abono por el Consorcio de las compensaciones que, en su caso, haya de percibir el concesionario en función del título concesional.



Dentro de la estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía, destaca la implantación de sistemas integrados de gestión del transporte público a través de los Consorcios de Transporte Metropolitanos de Andalucía, figura de gestión en aglomeraciones urbanas andaluzas.

El Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz, es una entidad de derecho público de carácter asociativo, adscrito a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho público y de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

El Consorcio se constituye con el objeto de articular la cooperación económica, técnica y administrativa entre las Administraciones consorciadas, a fin de ejercer de forma conjunta y coordinada las competencias que les corresponden en materia de creación y gestión de infraestructuras y servicios de transporte en su ámbito territorial.

La estrategia llevada a cabo en materia de movilidad metropolitana por la Junta de Andalucía, conjuga dos grandes líneas de actuación. Una de ellas es la centrada en la construcción de nuevas infraestructuras (metros, tranvías) y la otra es la implantación de sistemas integrados de gestión del transporte público a través de los Consorcios Metropolitanos de Transporte. Las orientaciones en este campo se basan en la implantación de esta figura de gestión en todas las aglomeraciones urbanas andaluzas, en el análisis de la viabilidad de la ampliación de los ámbitos geográficos y, sobre todo, modales de los Consorcios ya constituidos. Todo ello, teniendo en cuenta que el 93% de la demanda de transporte público en Andalucía se realiza en los ámbitos metropolitanos.

Con su creación, se han alcanzado significativos avances en la coordinación, intermodalidad y complementariedad de los servicios que prestan los Consorcios con respecto al resto de modos públicos de transporte, de tal forma que la tarjeta de los Consorcios puede ser usada en diversos modos de transportes de Andalucía.

En el caso del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, cabe destacar que una de las aportaciones más importantes desde junio de 2006, ha sido la implantación y consolidación de un modo marítimo de transportes como sistema pionero en Andalucía, integrado completamente en la red de transporte público metropolitano. Igualmente, debe destacarse la integración de los servicios del núcleo de RENFE Cercanías de Cádiz en el Sistema Tarifario de este Consorcio desde junio de 2022. En este escenario final de integración tarifaria, un usuario puede acceder directamente a un tren del núcleo de cercanías de Cádiz, con la tarjeta de transporte de cualquier Consorcio de Transporte de Andalucía, descontándosele del saldo de la tarjeta, el importe del viaje que transcurre entre la estación origen y la estación destino de su viaje, lo que fomentará el uso del transporte público colectivo en los servicios de Cercanías de Renfe Viajeros como uno de los modos de resolver de forma eficaz, racional y sostenible las necesidades de movilidad en el Área Metropolitana de la Bahía de Cádiz. La tarificación aplicada en RENFE Cercanías, será la misma que se aplica al resto del ámbito de actuación del Consorcio, por lo que el usuario pagará lo mismo para desplazarse de un punto de origen a un punto de destino, con independencia del modo de transporte que utilice para realizar su viaje. Del mismo modo, en octubre de 2022, se puso en marcha el Tranvía de la Bahía de Cádiz, que ha pasado a quedar integrado tarifariamente del mismo modo, que ha ocurrido con la línea C1 de Cádiz.

Por otra parte, las condiciones de intermodalidad son fundamentales para impulsar el uso de la bicicleta en las grandes ciudades. La mayor eficacia de la bicicleta frente a otros modos de transporte en distancias inferiores a 5 kilómetros, la hace especialmente apropiada para los desplazamientos iniciales desde lugar de partida y finales hacia lugar de destino, con desplazamiento intermedio en transporte público. La mayoría de los análisis disponibles muestran que las medidas que promueven la intermodalidad bicicleta y transporte público generan un incremento en los niveles de uso de uno y de otros. Se trata, por tanto, de modos de transporte que no solo no entran en competencia (salvo para distancias cortas) sino que son complementarios.

Por todo lo anteriormente expuesto, se justifica seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía, basada en:



- Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano (sin duplicidad con otra Administración).
- Participación de las entidades locales en la gestión y coordinación con los servicios urbanos e interurbanos en la movilidad metropolitana, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.
- Equipo de personas de los Consorcios de Transporte muy tecnificado y reducido.

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía, como gestores de un servicio público esencial como es el transporte público colectivo en Andalucía, vienen dando cuenta significativa los datos de movilidad alcanzados hasta el cierre de 2019, etapa previa la crisis sanitaria de la Covid-19. Es conocido el impacto que tuvo esa crisis en el cambio de los hábitos de la ciudadanía, en el que las restricciones a la movilidad general tuvieron como consecuencia directa a partir de 2020, una significativa reducción del número de viajes en los modos de transporte metropolitanos que se gestionan por esta Administración.

La recuperación de la normalidad en la prestación de la demanda del transporte público metropolitano que gestiona el Consorcio, se produjo a lo largo de la anualidad 2023, situándose al cierre del mes de diciembre, en un 93,94% del valor registrado en el mismo periodo del año 2019, por lo que será mencionada esta referencia por última vez en esta memoria.

En el 2022, se incorporó el modo ferroviario a la red de transporte integrada tarifariamente: el 1 de junio comenzó la tarjeta de transporte a poder ser utilizada como título de transporte en la red de RENFE Cercanías del Núcleo de Cercanías de Cádiz, y el 26 de octubre se puso en marcha el nuevo tranvía metropolitano (Trambahía), que cuenta asimismo con la posibilidad de la utilización de la tarjeta del Consorcio.

Por su parte, en relación a la anualidad 2024, los datos principales al cierre del mismo son los siguientes:

- Tarjetas operativas del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz al cierre del ejercicio 2024: 344.737 tarjetas de transportes.
- Viajeros totales gestionados a cierre de 2024 en el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz: 5.601.150 en modos metropolitanos (autobús interurbano y barco), en tráficos atribuidos al Consorcio, que realizan sus viajes con títulos integrados.
- Viajeros totales en otros modos de transporte integrados tarifariamente en el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz (urbanos, núcleo de Cercanías de Cádiz y Trambahía): 3.184.874.
- El sistema de transporte público metropolitano en el ámbito de la Bahía de Cádiz, registró como viajeros totales de la anualidad 2024, incluyendo todos los modos gestionados e integrados tarifariamente: 8.786.024.

Del mismo modo, con el objetivo de dotar de un servicio de transporte suficiente, se ha realizado un seguimiento continuo del número de viajeros en las principales líneas metropolitanas, para poder atender la evolución progresiva de la demanda y de los servicios de transporte.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

OO.1.1 Fomentar el uso del transporte público disminuyendo la participación del vehículo privado en el



reparto modal

En materia de movilidad, se mantiene la propuesta de aplicar como objetivo fundamental continuar fomentando una mayor participación del transporte público en el reparto modal. Ello se debe optimizar mediante el mantenimiento y la mejora de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad, y en concreto, a través de la realización de una política de prestación de servicios que tenga como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad. Dentro de esta intermodalidad, se han de contemplar los medios no motorizados como la bicicleta y la movilidad peatonal.

ACT.1.1.1 Realización de planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible

Las principales líneas de trabajo y medidas que se realizarán durante la anualidad 2026 consistirán en:

-Colaboración en la elaboración, tramitación y seguimiento de planes de servicios del transporte y de estudios referentes al transporte público y no motorizado.

-Ejecución del nuevo Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de movilidad sostenible, el cual aborda de modo transversal y de un modo integrado, la política de movilidad que debería implantarse en el horizonte temporal que este define, en materia de: servicios de transporte público, infraestructuras, movilidad no motorizada (a pie y en bicicleta), calmado de tráfico y gestión del aparcamiento, movilidad asociada a la actividad portuaria de Cádiz y del aeropuerto de Jerez de la Frontera, actividades logísticas y de distribución de mercancías, e implantación de nuevas tecnologías de la información y comunicación (TIC). En estos momentos, el Plan se encuentra pendiente de aprobación de su versión final en Consejo de Gobierno, habiendo sido informado favorablemente por el Consejo de Administración del CMTBC en sesión ordinaria del 18 de septiembre de 2025.

-Mantenimiento de la colaboración con el Grupo de Trabajo para el Plan de Mejora de la Calidad del Aire en la Bahía de Cádiz, mediante la identificación de actuaciones, que pueden incidir sobre las emisiones a la atmósfera y la calidad del aire, dentro del ámbito de las competencias que tiene atribuidas el Consorcio.

-Colaboración con la Dirección General de Movilidad y Transporte en los trabajos relativos a la definición del futuro mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros, así como elaboración y actualización de estudios realizados y proyectos de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general por carretera, analizando el sistema de transporte público tanto interurbano como metropolitano, para permitir la redacción de los proyectos de licitación de concesiones de transporte.

-Dentro de las actividades de seguridad y calidad en el transporte, colaboración en los planes de inspección que determine la Dirección General de Movilidad y Transporte.

-Realización de encuestas de calidad subjetiva a usuarios de transporte en el área del Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, según cronología establecida al respecto para cada modo integrado (trimestrales/semestrales). Simultáneamente, se realizan estudios de calidad reservada (también conocido como "cliente misterioso"), para medir la evolución de la calidad del servicio de transporte público.

-Realización de estudios técnicos para el análisis y definición de nuevas actuaciones de transporte en municipios pertenecientes al área metropolitana de la Bahía de Cádiz, en relación a tráfico interurbanos y urbanos.

-Realización de estudio para instalación de puntos de recarga eléctrica destinados a la embarcaciones que formarán parte de la flota metropolitana del Consorcio de Transportes.

-Realización de estudio y redacción de proyecto para el establecimiento de un segundo punto de atraque y



mejora del existente en la Terminal Marítima de El Puerto de Santa María.

-Realización de estudio y redacción de proyecto para la remodelación de la cubierta de la Terminal Marítima de Cádiz.

-Realización de estudios y auditorias para verificación del estado de las embarcaciones que componen la flota metropolitana que presta servicio marítimo regular de transporte

ACT.1.1.2 Desarrollo de mejoras de los sistemas de transporte en áreas metropolitanas

Las principales líneas de trabajo para la anualidad 2026 incluidas en esta actividad, para la consecución del citado objetivo son:

-Política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta con menor coste al usuario.

-Inversión en construcción de tres nuevas embarcaciones para la prestación del Servicio Marítimo de viajeros en el ámbito de este Consorcio, con objeto de iniciar un plan de renovación de la flota metropolitana actual, que permitirá garantizar el servicio con la calidad, seguridad y confort necesario, así como reducir la emisión de CO2 en un 40%, con un nuevo sistema híbrido de motores. Prevista la entrega de la primera embarcación en abril de 2026.

-Implantación del proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible, con nuevas funcionalidades.

-Virtualización en el móvil de la tarjeta de transporte.

-Integración como administraciones Consorciadas de los 5 ayuntamientos con Convenio de Colaboración (Arcos de la Frontera, Medina Sidonia, Sanlúcar de Barrameda, Chipiona y Conil de la Frontera), tras la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible.

-Integración tarifaria de nuevos municipios: Barbate y Vejer de la Frontera.

-Inicio y desarrollo de actuaciones contempladas en el Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz en su primera fase.

-Mantenimiento e impulso de títulos nominativos de transporte, para fomento de las ventajas económicas asociadas a su uso, como la Tarjeta Joven de Transporte y la Tarjeta de Familia Numerosa.

-Transporte a la demanda en tiempo real, para atender núcleos de población y puntos de parada que precisen de petición previa para ser atendidos.

-Mantener y mejorar los sistemas de transporte público mediante la financiación de los déficits tarifarios.

-Suministro y mantenimiento de infraestructuras de apoyo al transporte como paneles de información y paradas de transporte público colectivo, con objeto de potenciar su uso y que sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad.

-Fomento de la integración tarifaria en el Sistema de Transporte Público Metropolitano de tranvías y líneas ferroviarias, tras su puesta en servicio en 2022.

-Mejora de paradas/intercambiadores que garanticen la accesibilidad en las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitana.



-Actuaciones de mejoras en las infraestructuras asociadas a las Terminales Marítimas gestionadas por este Consorcio, y estudios como el necesario para el remodelación de la cubierta de la Terminal Marítima de Cádiz, defensas de Terminal Marítima del Puerto y un segundo atraque para esta terminal.

-Gestión y coordinación de acuerdo a atribuciones transferidas para la explotación de la Estación Intercambiador de Autobuses de Cádiz.

-En el año 2026, se continuarán manteniendo los servicios asociados al préstamo gratuito de bicicletas en terminales marítimas, como complemento a la cadena modal de transporte público.

-Mantenimiento de realización de mejoras de servicio en concesiones de transporte regular por carretera, hasta la adjudicación de las nuevas concesiones puente, que prevén su inclusión, a excepción de los refuerzos que resulten necesarios.

-Realización de mejoras necesarias y reordenación de los servicios existentes en la oferta actual de transporte público por carretera en modo autobús, en las concesiones y corredores coincidentes con el nuevo Tranvía Metropolitano de la Bahía de Cádiz, para ofrecer la mejor oferta de transporte público al usuario, que se ha retrasado en 2025, al aplicarse gratuidad a los títulos multiviajes de RENFE, y no poder valorar la afección real entre ambos modos.

ACT.1.1.3 Incorporación de embarcaciones de bajas emisiones al servicio marítimo del transporte regular de viajeros

Se promoverá en 2026 la renovación progresiva de la flota del servicio marítimo de transporte regular mediante la incorporación de vehículos de bajas emisiones, con el objetivo de reducir la contaminación ambiental y acústica generada por el transporte público. Esta medida contribuirá a mejorar la calidad del aire y la salud ambiental en el área metropolitana.

Afección en el cambio climático

La incorporación de nuevas embarcaciones con motorización híbrida reduce significativamente el consumo de gasoil, las emisiones contaminantes y el ruido, lo que mejora la calidad del aire y contribuye a la mitigación del cambio climático. Estas mejoras ambientales tienen un impacto positivo en la salud pública y en la habitabilidad de los espacios urbanos, favoreciendo un entorno más sostenible y confortable para toda la ciudadanía.

Esta actuación forma parte de un compromiso global con la sostenibilidad y la reducción de la huella ambiental del sistema de transporte, alineándose con los objetivos de protección ambiental y desarrollo urbano sostenible.

OE.2 Implantar la perspectiva de género en el sistema de transporte metropolitano

OO.2.1 Aumentar la intermodalidad y seguridad del Consorcio de Transportes con perspectiva de género

Se propone este objetivo, dado que el género es un elemento diferenciador importante en la movilidad metropolitana.

Afección en la igualdad de género

Implantar la perspectiva de género como elemento diferenciador importante en la movilidad metropolitana de



la Bahía de Cádiz, alineado con uno de los valores de la Dirección General de Movilidad y Transporte, contribuye a un cambio cultural más amplio, promoviendo la igualdad y la inclusión en otros ámbitos de la sociedad.

ACT.2.1.1 Instalación de paradas seguras en zonas urbanas

Las nuevas paradas de transporte que se ejecuten y/o establezcan, así como las actuaciones correctivas a realizar en paradas/marquesinas, se incluirán bajo la perspectiva de género y deberán garantizar el cumplimiento de los factores de seguridad, ubicación e iluminación necesarios para reducir la percepción de inseguridad de la mujer.

Afección en la igualdad de género

El implementar medidas como paradas intermedias en horarios nocturnos, iluminación adecuada y cámaras de seguridad puede reducir la sensación de inseguridad y el acoso en el transporte público, especialmente para mujeres.

OO.2.2 Aplicar el enfoque de género en los nuevos sistemas de información y señalética

Este Consorcio, es consciente de la necesaria actuación y adecuación en relación al lenguaje e información al usuario, el cual debe adaptarse para atender las demandas de una ciudadanía.

Afección en la igualdad de género

Se contribuye a crear una comunicación efectiva, que no sea ambigua, discriminatoria ni excluyente, y donde los signos representen con justicia la realidad que designan, junto al principio de economía lingüística. Todo esto, con el objetivo del uso no discriminatorio de la información, y adaptación a la normativa actual al respecto.

ACT.2.2.1 Revisión de la imagen y el lenguaje no sexista de folletos, carteles o cualquier otro sistema de información

Se realizará un seguimiento continuado a través de las empresas contratadas que tengan por objeto la realización de tareas vinculadas a la emisión de folletos, carteles, estudios, clientes misteriosos, gestión de redes sociales del Consorcio, información en paradas, entre otros, y se revisarán las publicaciones existentes, cartelería, folletos y señalética, página web, redes sociales, información en paradas...etc., existentes en el ámbito territorial del Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz, con el objeto de analizar y recoger las recomendaciones, adaptaciones y trabajos a acometer para que este sistema cumpla la legislación vigente en materia de género, y se mejore la percepción de los usuarios y usuarias.

Afección en la igualdad de género

Este Consorcio, es consciente de la necesaria actuación y adecuación en relación al lenguaje e información al usuario, el cual debe adaptarse para atender las demandas de una ciudadanía que requiere una comunicación efectiva, que no sea ambigua, discriminatoria ni excluyente, y donde los signos representen con justicia la realidad que designan, junto al principio de economía lingüística. Todo esto, con el objetivo del uso no discriminatorio de la información, y adaptación a la normativa actual al respecto.

ACT.2.2.2 Aplicación de la perspectiva de género a los servicios de atención e información sobre transportes

Del resultado de esa revisión del sistema de información existente, se procederá en su caso, a la adecuación que resulte, conforme a las necesidades detectadas, en la anualidad 2026, en el ámbito señalado en el punto ACT.2.2.1, todo ello desde la perspectiva de género.



Afección en la igualdad de género

Se mejora la atención al considerar las necesidades específicas de hombres y mujeres, se desarrolla una mayor empatía y comprensión hacia las necesidades y preocupaciones de los usuarios/as y se mejora la comunicación, la comprensión y la satisfacción.

OO.2.3 Definir y puesta en marcha del plan de transporte y otros estudios que contemplen la perspectiva de género

Este objetivo operativo va a plasmarse en la aprobación del Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz. Plan de Movilidad Sostenible,

En el citado Plan de Transporte, además de detallar el conjunto de procesos y acciones orientadas al desplazamiento de las personas, se harán propuestas concretas analizando la perspectiva de género, gobernanza y tareas preparatorias", dentro de las etapas de planificación estratégica, en consonancia con uno de los valores de la Dirección General de Movilidad y Transporte como es el impulso de la igualdad de género.

Afección en la igualdad de género

La incorporación de la perspectiva de género en la planificación y diseño del transporte público garantiza que las necesidades de todos los usuarios sean consideradas, reduciendo las desigualdades y promoviendo la igualdad de género.

ACT.2.3.1 Incorporación de la perspectiva de género en las encuestas de satisfacción de los usuarios de transporte público

En las distintas encuestas de satisfacción de usuarios/as de transporte público metropolitano que se realicen en la anualidad 2025 en el Consorcio así como en el Plan de Transporte, se mantendrán en el cuestionario correspondiente, aspectos relacionados con la perspectiva de género, que permitan obtener conclusiones para su valoración posterior, y adopción de nuevas medidas de corrección, en su caso.

Afección en la igualdad de género

Las encuestas nos permiten obtener análisis mas precisos de las necesidades y experiencias de los usuarios/as. Se detectan las brechas en la satisfaccion entre hombres y mujeres, lo que puede ayudar a tomar decisiones para mejorar los servicios. Además se garantiza que las voces de ambos sexos son escuchadas.