



**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, expresa que los Consorcios de Transporte Metropolitano podrán asumir el ejercicio de las competencias de ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, 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 suscribieron Orden/Convenio con la Consejería competente en materia de Transporte y Movilidad en la que se delegaron competencias en el Consorcio.

1.2 Estructura de la sección

Así mismo en el Decreto 107/2019, de 12 de febrero, por el que se establece la estructura orgánica de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, en su artículo 11.3 se determina que "Se adscriben a la Dirección General de Movilidad los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía".

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.

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

Se establece como Planificación estratégica de la sección el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (Plan PISTA) en el que se recogen la planificación estratégica hasta la anualidad 2020.

En cumplimiento del punto segundo del dispositivo primero, del Acuerdo de 19 de febrero de 2013, del Consejo de Gobierno por el que se formula la Revisión del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, el ámbito temporal del Plan comprenderá el período 2014-2020.

El PISTA 2020 es el marco de planificación que recoge las actuaciones actualmente encomendadas a las Direcciones Generales de Movilidad y de Infraestructuras de la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio (abarcando las competencias autonómicas en carreteras, ferrocarriles, transportes, vías ciclistas, puertos, aeropuertos, áreas logísticas). Especial mención a los capítulos dedicados a las áreas metropolitanas en el ámbito de competencias de los Consorcios de Transportes de Andalucía.

Por Acuerdo de 19 de febrero de 2019, del Consejo de Gobierno se ha instado a la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio a realizar las actuaciones necesarias para la elaboración de un plan en materia de infraestructuras del transporte. El Plan de Infraestructuras del Transporte y la Movilidad en Andalucía (PITMA) 2021-2027.

De acuerdo con lo anterior, se ha establecido que la nueva estrategia apostará por la movilidad sostenible basada en los desplazamientos a pie, en bicicleta y el transporte público colectivo, y acometerá medidas encaminadas a luchar contra el cambio climático, la eficiencia energética y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica.



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 trasbordo entre distintos modos de transporte, el uso de la tarjeta de transporte y mejorando la calidad del servicio de transporte público

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

En relación a los gastos presupuestados para el Consorcio Metropolitano de la Bahía de Cádiz para el 2020, cabe destacar lo siguiente respecto al presupuesto total la distribución por capítulo tiene el siguiente peso:

Capítulos	2020	%
1 GASTOS DE PERSONAL	780.788	8,1
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	1.033.320	10,7
3 GASTOS FINANCIEROS	5.000	0,1
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	7.786.227	80,5
5 FONDO DE CONTINGENCIA		
Operaciones Corrientes	9.605.335	99,4
6 INVERSIONES REALES	68.750	0,6
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	68.750	0,6
OPERACIONES NO FINANCIERAS	9.674.085	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	9.674.085	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Respecto al gasto, las partidas cuantitativas más importantes son las siguientes:

Capítulo II: las relativas al sostenimiento del Consorcio como gastos generales, el Call center y la comisión del servicio de recaudación.

Capítulo IV: las compensaciones a los operadores en modo barcos, autobús urbano e interurbano, tren y tren tranvía.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- Los cambios introducidos, a través de la Ley de Presupuestos de Andalucía para 2019, en lo relativo en el



régimen contable, económico, presupuestario y de control, de los Consorcios de Transporte.

- La aprobación de los Estatutos modificados de los Consorcios por Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, con la consiguiente finalización del proceso de adscripción formal de los Consorcios al SPA.

- En el ámbito de la planificación, la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible en todas las aglomeraciones urbanas de la Comunidad Autónoma. Definición de las estrategias futuras del transporte y la movilidad en Andalucía.

- Actuaciones necesarias para la integración tarifaria del Tren de la Bahía de Cádiz.

- Actuaciones necesarias para la integración tarifaria de los servicios de RENFE Cercanías en el núcleo de Cádiz.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gastos del Consorcio de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz está comprendido dentro de la clasificación funcional 51B "Movilidad, Infraestructuras Viarias y Transportes".

Programa	2020	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	9.674.085	100,0
TOTAL	9.674.085	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Los Consorcios de Transporte son entidades de derecho público de carácter asociativo, 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.

Los Consorcios de Transporte tienen por objeto 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.

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.

Desde 2002, con el Consorcio de Sevilla, hasta el año 2010 en que se constituye el Consorcio de la Costa de Huelva, se ha dotado de este instrumento a las 9 áreas metropolitanas de Andalucía. Esto, junto a la sucesiva incorporación al sistema de nuevos municipios a los Consorcios ya constituidos, ha elevado a casi 5,6 millones los residentes en los 172 municipios consorciados más otros 36 municipios adheridos mediante convenio, en total 208 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por los Consorcios de Transporte Metropolitano.

Adicionalmente se creó en 2010 el Consejo de Dirección de la Red de Consorcios, instrumento para posibilitar y potenciar la gestión de los proyectos comunes, unificar los sistemas de información al usuario y establecer



criterios homogéneos en las relaciones con los proveedores y operadores. En consonancia con el PISTA y una vez creados los 9 Consorcios de Andalucía, y dado el volumen de proyectos comunes que requieren de una adecuada coordinación, como primer paso y previa aprobación por los Consejos de Administración de todos los Consorcios de Transporte de Andalucía, se suscribió Convenio para la creación del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, presidido por el Presidente de los Consorcios (Consejero de Fomento y Vivienda).

Al mismo tiempo 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 los autobuses interurbanos-metropolitanos, en los autobuses urbanos, en el metrocentro de Sevilla, en el servicio marítimo de la Bahía de Cádiz, en Metro de Sevilla, Metro de Málaga, Metro de Granada y próximamente en el Tren Tram de la Bahía de Cádiz, alcanzando en todos ellos presencia predominante como título de transporte (baste significar que el 60% de los viajes en Metro de Sevilla y más del 70% de los viajes en autobús metropolitano en el conjunto de los Consorcios se realiza con la tarjeta de los Consorcios). La tarjeta de los Consorcios es el único título válido para realizar intermodalidad/transbordo entre los diferentes modos de transporte público colectivo metropolitanos. Adicionalmente y a través de un Convenio suscrito por la Red de Consorcios con RENFE operadora, la tarjeta de los Consorcios es válida como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de RENFE en Andalucía, como primer paso previo a la integración de los servicios de RENFE Cercanías en el Sistema Tarifario del Consorcio prevista con la puesta en marcha del tranvía de la bahía de Cádiz.

Significar también que, a pesar de la grave situación económica que ha afectado en lo referente a la movilidad obligada (trabajo y estudios) y la de ocio (menor renta familiar disponible) en estos últimos años, los resultados de demanda de transporte público colectivo en la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía están siendo mejores que los datos nacionales y que las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona, que tienen un tamaño similar al conjunto de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía.

Del grado de madurez e implantación ciudadana de la Red de Consorcios de Transporte en Andalucía como gestores del servicio público esencial de transporte público colectivo en Andalucía, dan significativa cuenta los siguientes datos:

- Demanda de transporte público colectivo en las aglomeraciones metropolitanas de Andalucía: 93% del total de Andalucía.
- Tarjetas operativas de los Consorcios: 1.878.074 a cierre de 2018.
- Viajes totales gestionados a cierre de 2018 (autobús metropolitano +viajes en urbano con la tarjeta Consorcios+servicio marítimo BC+ viajes en metro de Sevilla+ viajes en metro de Málaga+ viajes en Metro de Granada con la tarjeta de los Consorcios): 70,1 millones de viajes/año (en tono a 278.000 viajes/día laborable medio).

Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula de los Consorcios de Transporte basado 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 (los gastos de personal son solo el 5,22 % del total del presupuesto 2018 de los Consorcios).

En consecuencia se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad de los Consorcios de Transporte de Andalucía.

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 publico disminuyendo la participacion del vehiculo privado en el reparto modal

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el reparto modal mediante la implantación de un modelo de transporte basado en la sostenibilidad a través de la realización de una política de prestación de servicios que tiene como prioridad esencial la potenciación del transporte público mediante actuaciones que posibiliten la intermodalidad contemplando en esta intermodalidad 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.

Realización de planes, estudios y anteproyectos de actuaciones que persigan la movilidad sostenible
Las principales líneas de trabajo y medidas 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. Entre ellos destacan el Plan de Transporte de movilidad de la Bahía de Cádiz.
- Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad en un análisis del mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros y en paralelo, se elaborarán estudios 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, en concreto.

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

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

- Incrementar la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte metropolitano a través de los nueve Consorcios de Transporte de Andalucía. Como objetivos en sus actuaciones para 2020 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana, fomentar el uso de la tarjeta de los Consorcios en el transporte público metropolitano y mejorar la tecnología soporte de la tarjeta de transporte: proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.

Dentro de las actividades de Seguridad y Calidad en el Transporte se contemplan: La colaboración en los Planes de Inspección que determine la Dirección General de Movilidad.

- Se continuará con la conservación de infraestructuras de apoyo al transporte como paradas de transporte público colectivo con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público de Andalucía, así como su accesibilidad .
- Continuar las actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano de tranvías y líneas ferroviarias. Las principales líneas de trabajo en 2020 se centrarán en:
 - La integración del Tren Tran de la Bahía de Cádiz.
 - La integración de los servicios de Cercanías RENFE, comenzando por el núcleo de Cádiz en 2020.
- Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte en todas las áreas



metropolitanas.

- En el año 2020, se van a continuar proyectos de integración del modo ciclista como una etapa de la movilidad obligada, de manera que pueda combinarse con los diferentes modos de transporte público. 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 km. 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.