



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE
MÁLAGA**



1. COMPETENCIAS DE LA SECCIÓN

1.1 Competencias de la sección

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga fue constituido el 18 de septiembre de 2003 con arreglo a la Ley 7/1993, de 27 de julio, de Demarcación Municipal de Andalucía, adaptó sus vigentes Estatutos por Acuerdo de 30 de julio de 2019 del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía (BOJA núm. 149, de 05/08/2019), al amparo de lo establecido en el Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de Hacienda Pública de la Junta de Andalucía, la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de Racionalización del Sector Público, y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Las competencias en transportes de viajeros dentro del territorio andaluz son asumidas por la Comunidad en virtud del Estatuto de Autonomía de Andalucía (Ley Orgánica 2/2007 de 19 de marzo), cuyas competencias se han materializado en el siguiente marco normativo::

La Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de viajeros de Andalucía, donde se 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, en los términos establecidos en el Plan de Transporte Metropolitano.

Acuerdo de 19 de febrero 2013, del Consejo de Gobierno, por el que se formula la Revisión del Plan de Infraestructuras para las Sostenibilidad del Transporte de Andalucía.

Decreto 9/2014, de 21 de enero, por el que se aprueba el Plan Andaluz de la Bicicleta.

Decreto 119/2014, de 29 de julio, por el que se aprueba la formulación del Plan Andaluz de Movilidad Sostenible.

Acuerdo de 22 de enero de 2013 por el que se aprueba la formulación del “Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. Plan de Movilidad Sostenible”, antecedente del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, impulsado por la Dirección General de Movilidad, en coordinación con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, e encuentra en su última fase de elaboración, siendo previsible su aprobación tras la correspondiente información pública e información ciudadana en el año 2021.

El Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, impulsado por la Dirección General de Movilidad, en coordinación con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, persigue impulsar un nuevo modelo de movilidad, más sostenible, apoyado en las nuevas tecnologías, fundamentado en una evaluación social rigurosa de las inversiones a realizar y considerando las especificidades del área metropolitana de Málaga. Dicho Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga se encuentra en su última fase de elaboración, siendo previsible su aprobación tras la correspondiente información pública e información ciudadana en el año 2021.

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”

2. PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA DE LA SECCIÓN

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. 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.

En dicho Plan, actualmente finalizada la fase de diagnóstico, recogerá capítulos específicos a las áreas metropolitanas.

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano en el área de Málaga

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 en el área de Málaga

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

El Capítulo 1 contempla los gastos de la plantilla de personal completa para el ejercicio 2021.

En el Capítulo 2 se incluyen los conceptos de servicios exteriores que incluye aquellos gastos de estructura que, aun siendo necesarios para el desarrollo de la actividad del Consorcio de Transportes, no están directamente asociados a los servicios de transporte; como son el mantenimiento correctivo y conservación de marquesinas, postes y ventanas, teléfono de atención al usuario (Call-Center Andaluz) y los costes de mantenimiento del servicio de recaudación de ingresos por venta de títulos, etc.

En el Capítulo 4 se incluyen los gastos que se ocasionan con motivo de las aportaciones a los operadores que prestan los servicios de transporte público de viajeros. Asimismo se contemplan las compensaciones a RENFE operadora por el uso de la tarjeta, y los gastos originados por el mantenimiento, implantación de mejoras y nuevos servicios de transporte. Incluye, asimismo, las aportaciones a las empresas privadas para el fomento de transporte público

En el Capítulo 6 se contemplan las inversiones a realizar en el 2021.



Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	645.747	5,6
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	842.367	7,3
3 GASTOS FINANCIEROS	50	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	9.887.856	86,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	11.376.020	98,9
6 INVERSIONES REALES	128.053	1,1
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	128.053	1,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	11.504.073	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	11.504.073	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las aportaciones a los operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte representa el gastos má importante en el Presupuesto.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

El Plan de Movilidad Sostenible o Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga se encuentra en su última fase de elaboración, siendo previsible su aprobación tras la correspondiente información pública e información ciudadana en el año 2021.

Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hw asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario en el área metropolitana de Málaga.

Adecuación presupuestaria al mayor uso de la tarjeta por nuevos modos y mayor penetración en el ámbito metropolitano del área de Málaga

Previsión de impacto en la demanda relacionada con el COVID-19 en el área de Málaga

Experiencia piloto para la virtualización de la tarjeta de transportes en rutas del principal operador del área que permita el pago con el móvil e implantación de esta nueva funcionalidad en la app Consorcio Málaga, con el objetivo de minimizar la utilización del dinero en metálico, para adaptarnos a la nueva normalidad tras la pandemia.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

La totalidad del gasto del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga está comprendido dentro de



la clasificación funcional 51B Movilidad, Infraestructuras viarias y Transporte.

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	11.504.073	100,0
TOTAL	11.504.073	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga, constituye una entidad de Derecho Público de carácter asociativo, adscrito a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, sometida al Derecho Administrativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio y tesorería propios, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica como requiera la realización de sus fines. Todas las actuaciones del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga en consecuencia estarán determinadas conforme a la normativa en vigor de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga forma parte de la Red de Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía en virtud del Convenio de colaboración suscrito entre los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía para la creación del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios de Transporte de Andalucía, de 2 de junio de 2010.

Los Municipios de Málaga, Mijas, Benalmádena, Rincón de la Victoria, Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Cártama, Pizarra, Almogía, Colmenar, Casabermeja, Torremolinos, Totalán, la Provincia de Málaga y la Comunidad Autónoma de Andalucía, conforman el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

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.

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. 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 la Presidenta de los Consorcios (Consejera de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio).

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. 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.

Del grado de madurez e implantación ciudadana del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga como gestor del servicio público esencial de transporte público colectivo, dan significativa cuenta los siguientes datos:

Tarjetas operativas del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga: 393.375 a cierre de 2019.

Viajes totales gestionados a cierre de 2019 del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga: 13.926.113.

Por todo lo anterior podemos hablar de éxito de la fórmula del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga basado en:

Administración Única de gestión del Transporte Metropolitano en el Área de Málaga (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 del Área de Málaga, que debe mantenerse. En las áreas metropolitanas el viaje tipo requiere al menos dos etapas siendo una de ellas urbana.

Equipo de personas muy técnico y reducido en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga.

En consecuencia se hace necesario, seguir incrementando y potenciando la actividad del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano en el área de Málaga

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

En materia de movilidad, se propone como objetivo fundamental conseguir una mayor participación del transporte público en el área metropolitana de Málaga 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 en el área de Málaga

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 en el área metropolitana de Málaga.
- Realizar y colaborar con la Dirección General de Movilidad en un análisis del mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros en el área metropolitana de Málaga 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 el área metropolitana de Málaga

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 del área de Málaga. Como objetivos en sus actuaciones para 2021 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana de Málaga, fomentar el uso de la tarjeta del Consorcio en el transporte público metropolitano y mejorar de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte: proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.
- Mantener y mejorar los sistemas de transporte público en el área metropolitana de Málaga mediante la financiación de los déficits tarifarios.
- 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 marquesinas y paradas de transporte público colectivo con objeto de que se potencie su uso y sirvan de imagen del transporte público del área de Málaga, así como su accesibilidad.
- Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte del área metropolitana de Málaga.
- En el año 2021, 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. La intermodalidad permitirá alcanzar o superar los niveles previstos de uso de los Metros de Andalucía. Las líneas de Metro se extienden, además, a municipios del área metropolitana, con una población más dispersa, donde la intermodalidad es imprescindible. Al igual que en otras ciudades europeas, donde se ligan los itinerarios ciclistas a las líneas de transporte público, se van a realizar actuaciones similares en las Vías ciclistas ligadas al Metro de Málaga favoreciendo la accesibilidad en bicicleta a las estaciones. Se estudiarán también posibilidades de intermodalidad con otros modos de transporte interurbano y/o metropolitano..

OO.1.2 Planificar paradas bajo la perspectiva de género: Seguridad e intermodalidad en el área de Málaga

Para el ejercicio 2021 el género es un diferenciador importante en la movilidad metropolitana del área de Málaga. Está demostrado que las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día. Quizá, esto se deba a las diferencias sociales que aún persisten, los roles y las responsabilidades en el hogar, que, a menudo, implican que las mujeres asumen más actividades de cuidados y mandados



relacionados con el hogar, lo que también significa que sus necesidades pueden ser subestimadas en las evaluaciones del transporte convencional basadas en los desplazamientos al trabajo.

Además, las mujeres, a menudo, reportan niveles más bajos de satisfacción con sus viajes al trabajo, y son particularmente propensas a tener más preocupaciones con respecto a la seguridad personal en momentos particulares del día. La percepción del miedo y la seguridad dependen a su vez de factores como la hora del día o de la noche, la iluminación adecuada, la limpieza, o la propia agresividad en la calle para las mujeres que van en bici.

La mayor elección femenina de medios públicos se vería incrementada en el caso de una adecuada planificación de los mismos, de modo que respondiesen a las necesidades de aquellas personas, que como muchas de las mujeres de nuestro estudio, han de compatibilizar vida laboral, personal y familiar, realizando complejas cadenas de tareas cada día. Es por ello, que un transporte público de calidad con desplazamientos más rápidos y adaptados a las necesidades actuales de la población, mediante una adecuada oferta de frecuencias de paso, puntualidad y coordinación entre las diferentes líneas o medios de transporte existentes (intermodalidad), llevaría a un incremento de uso de medios públicos, por parte de un sector de población, las mujeres, que ha mostrado ser mucho más sensible a su uso que los hombres, cuyo patrón de movilidad pendular (casa – trabajo; casa – ocio) no satisface las pautas de movilidad de las mujeres, quienes con unas necesidades diferentes realizan un mayor número de desplazamientos encadenados de corta duración, condicionadas por la necesidad de aproximar las esferas laboral y familiar.

ACT.1.2.1 Establecer paradas de demanda con posibilidad de horario nocturno en el área de Málaga

Teniendo en cuenta que las mujeres, a menudo, reportan niveles más bajos de satisfacción con sus viajes al trabajo, y son particularmente propensas a tener más preocupaciones con respecto a la seguridad personal en momentos particulares del día. La percepción del miedo y la seguridad dependen a su vez de factores como la hora del día o de la noche, la iluminación adecuada, la limpieza, o la propia agresividad en la calle para las mujeres que van en bici, estableciendo paradas nocturnas a demanda atenuaría el miedo e inseguridad que se manifiestan actualmente.