



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL CAMPO DE
GIBRALTAR**



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.

En base a lo anterior se suscribió el 23 de abril de 2007, actualizándose el 19 de junio de 2012, Convenio de colaboración con la Consejería competente en materia de Transporte y Movilidad para la gestión de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general, en la que se delegaron competencias en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar.

1.2 Estructura de la sección

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.

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

3. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE LA SECCIÓN

OE.1 Mejorar las sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano en el Área del Campo de Gibraltar, mediante el fomento del uso del transporte público y el trasbordo entre distintos modos de transporte metropolitano y urbano, el uso de la tarjeta de transporte y la mejora de la calidad del servicio de transporte público.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

La estructura del gasto está compuesta por los gastos de personal (capítulo 1) y por otros gastos de explotación



(capítulo 2, 3 y 4).

La primera comprende los gastos de la plantilla completa para el ejercicio 2021, que sufre un cambio respecto al ejercicio anterior, al desaparecer la figura de los Habilitados Nacionales (Secretario, Interventor y Tesorero), tras la integración en el sistema presupuestario, contable y de Tesorería de la Junta de Andalucía. Además de la incorporación a tiempo completo de la auxiliar de atención al usuario y el devengo de un trienio de antigüedad por el personal del Consorcio. Asimismo se contemplan los gastos de seguridad social y formación.

En la correspondiente a otros gastos de explotación, se incluyen los servicios exteriores (capítulo 2) que incluye el resto de gastos en bienes corrientes para el normal funcionamiento del Consorcio de Transportes (gastos de oficina, de material, de comunicaciones, gastos de consumibles, gastos de la sala fría, gastos de mantenimiento, etc), así como proyectos comunes y de interoperatividad a realizar conjuntamente con el resto de Consorcios de Transporte de Andalucía. El capítulo 3 incluye una pequeña partida de gastos financieros.

También incluye otros gastos de gestión corriente (capítulo 4) que corresponde a los gastos que se ocasionan con motivo de las aportaciones a empresas privadas de transportes para compensar la menor recaudación tarifaria, así como los derivados de las mejoras de servicio de este ejercicio.

Por último las partidas de capítulo 6 y 7 incluyen las inversiones a realizar en el sistema de transporte, tanto en las infraestructuras como en el sistema tecnológico y en la flota de autobuses interurbanos y urbanos, así como las inversiones en la propia sede del Consorcio.

Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	248.205	12,2
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	198.825	9,8
3 GASTOS FINANCIEROS	100	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.548.042	76,2
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	1.995.172	98,2
6 INVERSIONES REALES	36.875	1,8
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	625	
Operaciones de Capital	37.500	1,8
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.032.672	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.032.672	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

Las partidas cuantitativamente más importantes son las del capítulo 4 correspondientes a las aportaciones a operadores por compensación por menor recaudación tarifaria y mejoras de servicio según Contratos-programa, partida (470.00).

También las partidas más significativas se encuentran en el capítulo 2, siendo las más destacadas el mantenimiento preventivo de marquesinas y postes de paradas (partida 219.00), el mantenimiento de primer nivel del Nodo de explotación de Red (NER) de la Red de Consorcios, encomendada a este Consorcio y el Centro de Atención al Usuario (ambas en la partida 227.06) y la partida correspondiente a Servicio de Recaudación de ingresos procedentes de la Red de Ventas (partida 227.14).



5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- Colaboración con la Dirección General de Movilidad en la definición de las estrategias de transporte y movilidad sostenible en el área metropolitana del Campo de Gibraltar, a partir de las actuaciones que se deduzcan del Plan de Transporte Metropolitano que se encuentra en fase de diagnóstico actualmente, con especial atención a la incidencia que pueda tener una posible salida del Reino Unido de la UE en la movilidad de la frontera con Gibraltar.
- Integración tarifaria de los transportes urbanos de Algeciras y de Los Barrios, uniéndose con ello a La Línea y a San Roque, fomentando el uso de la tarjeta de transporte del Consorcio en los transportes urbanos y el trasbordo a otros modos.
- Migración de la tarjeta de transportes, de los sistemas y del hardware asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad.
- Mejora del control del sistema de transportes, de la información al usuario y de la calidad en los servicios de transporte.
- Adecuación presupuestaria al mayor uso de la tarjeta por nuevos modos y la mayor penetración, debido a la integración de los transportes urbanos, lo cual conlleva mayor recaudación, pero al mismo tiempo un incremento en la compensación al operador.
- Previsión del impacto en la demanda relacionada con el COVID-19.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

Funcional 51B (Movilidad, Infraestructuras viarias y Transporte)

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.032.672	100,0
TOTAL	2.032.672	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 Campo de Gibraltar es una Entidad de Derecho Público y carácter asociativo, sometida al Derecho Administrativo, dotada de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad como requiera la realización de sus fines.

El Consorcio se creó mediante Convenio Fundacional suscrito el 28 de julio de 2005 por la Junta de Andalucía, a través de la entonces Consejería de Obras Públicas y Transportes (actualmente Consejería de Fomento,



Infraestructuras y Ordenación del Territorio), la Excma. Diputación Provincial de Cádiz y los Ayuntamientos que forman la Mancomunidad de Municipios del Campo de Gibraltar: Algeciras, La Línea de la Concepción, San Roque, Los Barrios, Tarifa, Jimena de la Frontera y Castellar de la Frontera. Con posterioridad se unió municipio de reciente creación, San Martín del Tesorillo.

Su ámbito territorial está constituido por la suma de los ámbitos de los citados municipios, lo que conlleva una población de derecho de 270.879 habitantes, de conformidad con los datos del Instituto Nacional de Estadística (INE 2018).

El marco legal y normativo del Consorcio está recogido en sus Estatutos, modificados por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, de fecha 29 de julio de 2019, para su adaptación a las Leyes 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local, y a la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de Racionalización del Sector Público, y publicados en BOJA (num.149 de 5 de agosto de 2019). Con su aprobación se produce la adscripción de los Consorcios de Transporte de Andalucía a la Administración de la Junta.

Su objeto se define en el artículo 3º de los Estatutos, y lo constituye la articulación de 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 el ámbito territorial de las Entidades Consorciadas.

Entre sus competencias destacan aquellas relativas a la aprobación inicial, gestión y propuesta de modificación del Plan de Transporte Metropolitano, la ordenación, coordinación, control, inspección y sanción respecto de los servicios, tráfico, infraestructuras e instalaciones que se declaren de interés metropolitano, el establecimiento del marco tarifario para la prestación del servicio dentro de su ámbito territorial, así como la promoción de la imagen unificada del sistema de transportes del Área Metropolitana y del transporte público.

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 su creación, el Consorcio de Transporte del Campo de Gibraltar ha contribuido a la mejora significativa del transporte público en el área metropolitana y en aquellos municipios que cuentan con transporte urbano ya integrado tarifariamente. Los últimos datos, a fecha de cierre del ejercicio 2019, así lo demuestran, con 40.784 tarjetas operativas y 1.363.411 de viajes totales gestionados por el Consorcio del Campo de Gibraltar.

Asimismo es de destacar el incremento en la oferta de transporte, gracias a las mejoras de servicios que se realizan respecto a los previstos en las concesiones, que hacen del Consorcio un elemento de cohesión, ya que contribuye a mejorar la comunicación de los pueblos y núcleos más alejados con los municipios del Arco de la Bahía de Algeciras.

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, ya que 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.



6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar las 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 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

Las principales líneas de trabajo y medidas consistirán en:

1. Colaboración en la elaboración, tramitación y seguimiento del Plan de Transporte y de Movilidad Sostenible en el ámbito del Campo de Gibraltar, que actualmente se encuentra en fase de diagnóstico y análisis de la situación.
2. Colaboración con la Dirección General de Movilidad en el 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.
3. Dentro de las actividades de Seguridad y Calidad en el Transporte se realizarán encuestas de satisfacción de las personas usuarias del transporte público.

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 en el ejercicio 2021, serán:

-Incremento de la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte metropolitano en el área del Campo de Gibraltar. Como objetivos de estas actuaciones para 2021 destacan: aumentar el uso del transporte público colectivo, con una política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta por el menor coste al usuario; fomentar el uso de la tarjeta de los Consorcios 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.

-Mantenimiento y mejora de los sistemas de transporte público mediante la financiación de los déficits tarifarios con la compensación por menor recaudación a los operadores de transporte.



-Continuidad en 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 de Andalucía, así como su accesibilidad y su mantenimiento.

-Actuaciones de integración en el Sistema de Transporte Público Metropolitano, centrándose en la culminación de la integración tarifaria del transporte urbano de todos los municipios del Campo de Gibraltar que cuenten con transporte urbano, permitiendo el uso de la tarjeta de familia numerosa (título del que carecen los transportes urbanos).

-Diseño y construcción de obras de accesibilidad a las instalaciones de transporte, principalmente con el estudio de las obras del Cruce de Taraguillas en San Roque.

-Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hw asociado, para dar soporte a las necesidades de intermodalidad y co-modalidad junto con la mejora del control del sistema de transportes y de la información al usuario.

-Fomento de los 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, potenciando el Servicio BUS + BICI en los distintos municipios de la comarca del Campo de Gibraltar.

OO.1.2 Planificar paradas bajo la perspectiva de género: seguridad e intermodalidad

Para el ejercicio 2021 el género es un diferenciador importante en la movilidad metropolitana. 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 Establecimiento de paradas a demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas

Actuación especialmente enfocada a los servicios de última hora, los nocturnos y los trayectos más apartados de las vías convencionales para dotar de mayor seguridad en los desplazamientos a las personas usuarias del transporte público y en especial a las mujeres, posibilitando la parada a la demanda y adecuando la iluminación de marquesinas y paradas en zonas de menor densidad de población.