



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE
ALMERÍA**



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 el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería se crea mediante Convenio Fundacional suscrito el 28 de septiembre de 2007 por todas las Administraciones que lo forman. Actualmente está constituido por los municipios de Almería, Adra, Berja, Enix, Felix, Dalías, Roquetas de Mar, Vícar, El Ejido, La Mojonera, Benahadux, Gádor, Huércal de Almería, Pechina, Rioja, Santa Fe de Mondújar, Viator y Níjar, la provincia de Almería y la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Por Resolución de 5 de septiembre de 2011, de la Dirección General de Transportes, por la que se hace público el Convenio de Colaboración, de 16 de junio de 2011, entre la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía y el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Almería, por el que se atribuyen competencias al CTAL para la gestión de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general.

Por Acuerdo de 30 de julio de 2019, del Consejo de Gobierno (BOJA 149 de 5 de agosto de 2020), se aprueba la modificación de los Estatutos de los Consorcios de Transporte Metropolitano y se adscriben a la Administración de la Junta de Andalucía.

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 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.

Dicho objetivo estratégico está marcado por la variación de viajeros que tenemos actualmente y que se prevé para el próximo año. La mejora en la sostenibilidad del sistema metropolitano en el Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería vendrá marcado por la integración tarifaria del urbano. Dicha actuación conllevará al incremento de viajeros que actualmente usan transporte privado debido al inconveniente de no poder usar nuestra tarjeta en los autobuses Urbanos y mejorará la intermodalidad.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Las partidas de Gasto, se reparte de la siguiente forma:

Capítulo I: Incluye los créditos necesarios para hacer frente a las retribuciones de la plantilla del consorcio, así como las cargas sociales

Capítulo II: Gastos corrientes destinados al uso y funcionamiento del consorcio. Conservación de postes y marquesinas, centro de atención al usuario, recaudación de logista.

Capítulo IV: destinado al pago de los operadores, otros consorcios y diputaciones, teniendo en cuenta la disminución prevista de viajeros estimada para el próximo ejercicio.

Capítulo VI: Inversiones previstas para el ejercicio. Mayoritariamente en infraestructuras

Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	276.494	12,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	153.786	6,9
3 GASTOS FINANCIEROS		
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.585.000	70,7
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	2.015.280	89,9
6 INVERSIONES REALES	226.000	10,1
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	226.000	10,1
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.241.280	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.241.280	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

La partida más significativa en el presupuesto de gastos es la de A empresas privadas. Partida destinada al pago de las liquidaciones a operadores. Se ha estimado con una reducción de viajeros debido a la crisis actual de la covid.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE



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

La actuación más significativa para el Consorcio de Transporte metropolitano del área de Almería es sin duda la integración tarifaria del Urbano.

El 20 de diciembre 2019 se firmó el convenio general entre el Consorcio de Transporte metropolitano del área de Almería y el Excmo. Ayuntamiento de Almería con el objetivo de integrar los autobuses urbanos de la ciudad de Almería en el marco tarifario del Consorcio. Con la misma fecha se firmó el contrato programa entre el Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería y la empresa NEX Continental Holdings SLU para la utilización de la tarjeta de la red de consorcios de transporte de Andalucía en la red de autobuses urbanos.

La Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hw asociado, es también trascendente, la finalidad es 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. Actualmente tenemos dos operadores que han migrado al cambio de tecnología (en la parte de sistemas) y valoramos de forma positiva dicho cambio. El año próximo además de tener a todos los operadores integrados, las tarjetas también migrarán por lo que contaremos con nueva tecnología más ventajosa que la actual. Se podrán ofrecer otros tipos de descuentos que no solamente sean los de familia numerosa ya que las nuevas tarjetas podrán soportar más de un solo tipo de descuento como por ejemplo el de minusvalía o el estudiantil.

Aun siendo común al resto de consorcios, el Consorcio de Transporte del Área de Almería trabajará nuevas formas de penetración de la tarjeta.

Se pretende contar con nuevos colectivos en las comisiones técnicas y de participación social que puedan aportar una mayor penetración de la tarjeta en grupos vulnerables o desfavorecidos que o bien por la barrera del idioma o por limitaciones, desconocen el uso y las ventajas de la tarjeta del consorcio. De esa forma se podría aumentar el uso de viajeros en dichos colectivos.

También hay que tener en cuenta que se ha tenido una previsión de impacto en la demanda de viajeros relacionada con la covid-19. No solamente en la demanda de viajeros sino en los ingresos por venta y recarga de tarjetas.

6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

El total del presupuesto de gasto se incluye en la funcional 51B " Movilidad, infraestructuras viarias y Transportes".

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.241.280	100,0
TOTAL	2.241.280	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

Como marco común a toda la red de consorcios incluido el de Almería es importante destacar el contexto donde nos movemos.

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 174 municipios consorciados más otros 37 municipios adheridos mediante convenio, en total 211 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público, y cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por los Consorcios de Transporte Metropolitano.

Con la creación en el 2010 del Consejo de Dirección de la Red de Consorcios, se ha creado un instrumento que posibilita y potencia la gestión de todos los consorcios. Se trabajan proyectos comunes como sería el Centro de Atención al Usuario y actualmente trabajamos en el cambio de tecnología liderado por el Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería, proyecto en común con el resto de Consorcios de Transporte de Andalucía con el fin de permitir la migración de la tarjeta de transporte a una nueva tecnología DESFIRE EV2 de NXP. Se trata de posibilitar a todos los usuarios de transporte de metro y autobús de Andalucía que puedan validar su tarjeta con las máximas garantías de seguridad y eficacia en los distintos modos de transporte.

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).

Es importante destacar los significantes avances en la intermodalidad que ofrecen los consorcios. Teniendo en cuenta que con la misma tarjeta el usuario puede transbordar de un autobús metropolitano a un urbano, al tranvía, metro o a Renfe cercanías, en el caso de Almería nuestro mayor objetivo para el próximo ejercicio es la integración del Urbano para lograr la intermodalidad de todos nuestros usuarios del transporte y así lograr una mayor penetración de la tarjeta de la red de consorcios en el área de Almería.

Destacar que el excepcional funcionamiento de los Consorcios de Transporte está 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.

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

Respecto a la perspectiva de género contemplada en el presupuesto, el objetivo operativo es:

- PLANIFICACIÓN DE PARADAS BAJO LA PERSPECTIVA DE GÉNERO: Seguridad e intermodalidad

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.

En el área metropolitana de Almería quizá se vea magnificado el problema debido a grandes barriadas, pedanías que quedan aisladas de los núcleos urbanos, sobre todo en el municipio de Níjar, sin olvidar 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 subestimada 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.

6.2 Objetivos estratégicos, operativos y actuaciones del programa

OE.1 Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano

OO.1.1 Fomentar 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. Para el Consorcio de Transporte Metropolitano área de Almería la integración del urbano prevista para el próximo ejercicio, conseguirá una mayor prestación de servicios tanto para los usuarios del transporte metropolitano como para los nuevos usuarios del transporte urbano.

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

Las principales líneas de trabajo y medidas para el próximo año que también son comunes al resto de consorcios vendrán marcadas por los planes de servicio de transporte y estudios referentes al transporte público no motorizado donde el Consorcio de Transportes del área de Almería colaborará en la elaboración, tramitación y seguimiento. Destacamos en nuestro caso el Plan de Transporte de movilidad sostenible en la aglomeración urbana de Almería.

Respecto a las concesiones muchas de ellas caducadas y basada en una movilidad muy diferente a cuando se aprobaron, en el próximo ejercicio el Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería trabajará con la Dirección General de Movilidad en la realización y colaboración de un análisis del mapa concesional de los Servicios Regulares de Transporte de Viajeros.

Para ello se realizarán en paralelo 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 metropolitana

Para el Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería una de las principales líneas de trabajo es el Incremento de la utilización del transporte público.

La integración tarifaria del Urbano de Almería prevista para el próximo ejercicio permitirá aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana de Almería.

Contaremos con una política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta por menor coste al usuario ya que el usuario no tendrá que comprar otro billete ni usar otra tarjeta cuando cambie a los autobuses Urbanos de Almería.

Todo ello fomentará el uso de la tarjeta de los Consorcios en el transporte público metropolitano del área



de Almería y con ello se pretenderá paliar dentro de lo posible la caída prevista de viajeros debido a la covid.

Importante destacar la mejora de la tecnología soporte de la tarjeta de transporte. Proyecto de migración a una nueva tecnología sin contacto, más segura, ágil y flexible.

Actualmente los usuarios del Consorcio de Transporte Metropolitano del área de Almería solamente pueden tener el descuento o bonificación de familia numerosa debido a que las tarjetas actuales no permiten más de una bonificación. El uso de tarjetas de nueva tecnología permitirá bonificar más de un tipo de ayuda por lo que en el caso de que se implanten esos tipos de bonificaciones también podríamos tener un aumento de viajeros que actualmente no usan nuestra tarjeta debido a que no trata temas de bonificaciones por minusvalías o estudiantiles.

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. y 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 de Andalucía, así como su accesibilidad. Tenemos previsto en el anexo de inversiones acciones que mejoren la accesibilidad y las barreras arquitectónicas en Gádor, Almería.

Respecto al uso de la bici en el área metropolitana de Almería, para el próximo ejercicio seguiremos apostando por el servicio del proyecto BUS+BICI, para fomentar la intermodalidad y el uso sobre todo entre universitarios ya que la Universidad de Almería es muy accesible debido a los carriles bici.

OO.1.2 PLANIFICAR PARADAS BAJO LA PERSPECTIVA DE GENERO. Seguridad e Intermodalidad

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 Establecer paradas de demanda con posibilidad de horario nocturno.

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 la percepción del miedo e inseguridad que se manifiestan actualmente.