



**CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE
JAÉN**



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 21 de enero de 2009 se suscribió Convenio de Colaboración entre la entonces Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía y el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén para la gestión de servicios de transporte público regulares permanente de viajeros por carretera de uso general, en la que se delegaron competencias en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén (BOJA nº 39 de 26 de febrero de 2009).

1.2 Estructura de la sección

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

Mejorar la sostenibilidad del sistema de transporte metropolitano de Jaén con la potenciación del transporte público colectivo de los distintos modos de transporte (metropolitano y urbano) peatonal y la bicicleta, para disminuir la participación del vehículo privado en el reparto modal.

4. ESTRUCTURA ECONÓMICA DEL GASTO

4.1 Breve explicación de la estructura del gasto

Por la naturaleza de las competencias de este programa, el gasto corriente es mayoritario respecto al total del Presupuesto de Gastos.



- * El Capítulo I incluye los créditos necesarios para hacer frente a las retribuciones de la plantilla así como las cargas sociales.
- * En el Capítulo II se incluyen los gastos destinados a cubrir el funcionamiento de la sede del Consorcio, el mantenimiento y conservación preventiva de marquesinas y lugares de parada, los gastos del Centro de atención al usuario y el servicio de recaudación por la venta de tarjeta.
- * En el Capítulo III se recoge la provisión de gastos financieros.
- * El Capítulo IV recoge el crédito destinado al pago a operadores de transporte por el uso de la tarjeta de transporte.
- * El Capítulo VI incluye las inversiones a realizar tanto en infraestructura como en el sistema de información.
- * El Capítulo IX incluye el crédito destinado a la amortización del Préstamo derivado del Mecanismo Extraordinario de Pago a Proveedores.

Capítulos	2021	%
1 GASTOS DE PERSONAL	269.631	13,3
2 GTOS.CORRIENTES BIENES Y SERV.	106.929	5,3
3 GASTOS FINANCIEROS	449	
4 TRANSFERENCIAS CORRIENTES	1.558.600	77,0
5 FONDO DE CONTINGENCIA Y OTROS FONDOS		
Operaciones Corrientes	1.935.609	95,6
6 INVERSIONES REALES	87.500	4,4
7 TRANSFERENCIAS DE CAPITAL		
Operaciones de Capital	87.500	4,4
OPERACIONES NO FINANCIERAS	2.023.109	100,0
8 ACTIVOS FINANCIEROS		
9 PASIVOS FINANCIEROS		
OPERACIONES FINANCIERAS		
TOTAL	2.023.109	100,0

4.2 Resumen de las partidas cuantitativamente más importantes

El Capítulo IV. Transferencias Corrientes representa el mayor porcentaje de las operaciones corrientes.

Incluye como partida más importe "470 A EMPRESAS PRIVADAS" destinada a la compensación por la menor recaudación tarifaria que implica el uso de la tarjeta de transporte.

5. PRINCIPALES NOVEDADES RESPECTO AL PRESUPUESTO VIGENTE

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

- * Actuaciones preparatorias necesarias para la integración tarifaria del Tranvía de Jaén.
- * Migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hardware 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.
- * Adecuación presupuestaria al mayor uso de la tarjeta por nuevos modos y mayor penetración
- * Previsión de impacto en la demanda de usuarios del transporte público relacionada con el COVID-19.



6. COMENTARIOS A LA ESTRUCTURA FUNCIONAL DEL GASTO

La totalidad del gasto del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén está comprendido dentro de la clasificación funcional 51B Movilidad, Infraestructuras Viarias y Transporte.

Programa	2021	%
51B MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES	2.023.109	100,0
TOTAL	2.023.109	100,0

PROGRAMA 51B- MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURAS VIARIAS Y TRANSPORTES

6.1 Diagnóstico de la situación que justifica la intervención pública

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 de Transporte Metropolitano del Área de Jaén es 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.

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.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén está conformado por los municipios de Jaén, Fuerte del Rey, La Guardia de Jaén, Mengíbar, Torredelcampo, Los Villares, Villatorres, Jamilena, Martos, Torredonjimeno, Mancha Real, Pegalajar, la Diputación Provincial de Jaén y la Comunidad Autónoma de Andalucía, lo que unido a los 15 municipios adheridos mediante convenio al Sistema Tarifario Integrado resulta que el ámbito territorial del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén está actualmente compuesto por un total de 27 municipios que pueden disfrutar de la oferta de transporte público cuya gestión viene siendo desempeñada actualmente por el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén con un total de 276.458 de residentes, lo que supone un 43,64% de la provincia de Jaén.

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 así como en la coordinación, intermodalidad y complementariedad de los servicios que prestan con respecto al resto de modos públicos de transporte de los Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía.

La tarjeta de transporte del Consorcio es el único título válido para realizar la intermodalidad/transbordo en los modos de transporte público colectivo metropolitanos del ámbito territorial de Jaén y puede ser usada en todos los autobuses metropolitanos, urbanos y otros modos de transporte (Metro de Sevilla, Granada y Málaga, servicio marítimo de la Bahía de Cádiz así como medio de pago para adquirir cualquier título de los servicios de Cercanías de RENFE en Andalucía.

El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén como gestor del servicio público esencial de transporte público colectivo cuenta con los siguientes datos:

- * Tarjetas operativas del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén: 50.373 a cierre de 2019.
- * Viajes totales gestionados (autobús metropolitano + viajes en urbano con tarjeta Consorcio) 1.330.230 a



cierre de 2019.

Por todo lo anterior, siendo el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén la única administración de gestión del transporte metropolitano en la aglomeración urbana de Jaén, en las que participan en la gestión y coordinación de los servicios urbanos e interurbanos las entidades locales y con un equipo técnico reducido, se hace necesario seguir incrementando y potenciando su actividad.

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 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:

- * 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 Sostenible en la aglomeración urbana de Jaén.
- * 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.
- * Dentro de las actividades de Seguridad y Calidad en el Transporte se contempla la colaboración en los Planes de Inspección que determine la Dirección General de Movilidad

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:

- * **Incremento de la utilización del transporte público mediante el fomento del transporte metropolitano en el área metropolitana de Jaén.**

Como objetivos en sus actuaciones para 2021 destacan:

- Aumentar el uso del transporte público colectivo en el Área Metropolitana, con una política tarifaria favorecedora del uso de la tarjeta por menor coste al usuario.
- 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. La migración de la tarjeta de transportes y de los sistemas y Hw asociado, dará soporte a las necesidades de intermodalidad y comodalidad junto con la



mejora del control del sistema de transportes y de la Información al usuario.

- * **Mantenimiento y mejora de los sistemas de transporte público mediante la financiación de los déficits tarifarios.**
- * **Continuidad de 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 mediante el diseño y construcción de obras de accesibilidad** a las instalaciones de transporte en todas las áreas metropolitanas.
- * **Actuaciones preparatorias necesarias para la integración tarifaria del Tranvía de Jaén.**

OO.1.2 Planificar paradas bajo la perspectiva de género

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 la demanda con posibilidad de horario nocturno y zonas despobladas

Actuaciones especialmente enfocadas a los servicios de última hora, nocturnos y 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, implantando a partir de 2021 paradas a la demanda y adecuando la iluminación de lugares de parada que atiendan servicios nocturnos o en zonas con baja densidad de población.