

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Plan de Movilidad Sostenible



**Anexo: Escenarios,
Análisis Coste-Beneficio y
Análisis Multicriterio**
Febrero 2024



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DEL ÁREA DE CÓRDOBA

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| | |
|---|-----------|
| Índice: | |
| 1 Escenarios propuestos..... | 5 |
| 1.1 Condicionantes para la proposición de alternativas..... | 5 |
| 1.2 Propuesta de Escenarios..... | 6 |
| 2 Proceso de elección de escenario..... | 27 |
| 2.1 Análisis Coste-Beneficio..... | 27 |
| 2.1.1 Introducción..... | 27 |
| 2.1.2 Identificación de escenarios..... | 28 |
| 2.1.3 Distinción de los grandes implicados..... | 28 |
| 2.1.4 Costes y beneficios potenciales de las actuaciones..... | 29 |
| 2.1.5 Evaluación económica de las actuaciones..... | 31 |
| 2.1.6 Resultados..... | 34 |
| 2.2 Análisis Multicriterio..... | 38 |
| 2.2.1 Metodología..... | 38 |
| 2.2.2 Resultados..... | 47 |
| 3 Ficha detallada del escenario del Plan..... | 52 |
| 3.1 Programas de actuación..... | 52 |
| 3.2 Estructuración financiera..... | 69 |
| 3.3 Distribución de la inversión..... | 84 |
| Apéndices..... | 85 |
| Apéndice 1: Costes unitarios utilizados en el modelo..... | 86 |
| Apéndice 2: Resultados detallados del Análisis Coste Beneficio..... | 88 |
| Apéndice 3: Presupuesto detallado del Plan de Seguimiento..... | 94 |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

Índice de tablas:

| | |
|---|----|
| Tabla 1: Presentación de escenarios. | 6 |
| Tabla 2: Presentación de escenarios detallada. | 8 |
| Tabla 3: Ficha de actuaciones comunes a los escenarios. | 10 |
| Tabla 4: Ficha de actuaciones específicas a los escenarios. | 20 |
| Tabla 5: Inversiones en los diferentes escenarios considerados (MEUR, sin IVA). | 29 |
| Tabla 6: Valor del tiempo utilizado. | 31 |
| Tabla 7: Costes de operación y mantenimiento por modo. | 32 |
| Tabla 8: Costes de operación y mantenimiento de infraestructura. | 32 |
| Tabla 9: Principales resultados económicos por escenario. | 35 |
| Tabla 10: Interacción entre los Objetivos Estratégicos (OE) del Plan y los aspectos ambientales de la Ley GICA. | 40 |
| Tabla 11: Descripción detallada de los Criterios propuestos en el Análisis Multicriterio. | 43 |
| Tabla 12: Matriz de alineación entre indicadores y Objetivos del Plan. | 46 |
| Tabla 13: Pesos atribuidos por criterio y grupos de criterios. | 46 |
| Tabla 14: Cuantificación de los criterios y sistema de pesos. | 50 |
| Tabla 15: Valores de los indicadores homogeneizados (0-1). | 51 |
| Tabla 16: Resultados del Análisis Multicriterio. | 51 |

| | |
|--|----|
| Tabla 17: Matrices de coherencia de los Programas de Actuación con las LE, OE, y OESP del Plan. | 53 |
| Tabla 18: Programas de Actuación del PTMACO. | 54 |
| Tabla 19: Actuaciones del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. | 71 |
| Tabla 20: Distribución de la inversión. | 84 |
| Tabla 21: Costes unitarios. | 86 |
| Tabla 22: Partidas incluidas en el presupuesto (acumulado 2024-2030) del Plan de Seguimiento del PTMACO. | 94 |
| Tabla 23: Partidas incluidas en el presupuesto (anualizado) del Plan de Seguimiento del PTMACO. | 95 |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

Índice de figuras:

| | |
|--|----|
| Figura 1: Actuaciones comunes del sistema de autobús metropolitano. Nuevas paradas y mejoras de la operación de líneas. | 14 |
| Figura 2: Actuaciones comunes del sistema de autobús metropolitano. Nuevas paradas y mejoras de la operación de líneas. Detalle Córdoba..... | 15 |
| Figura 3: Actuaciones comunes del sistema de autobús metropolitano. Organización de rutas por corredores. | 16 |
| Figura 4: Actuaciones comunes de nuevos intercambiadores. Detalle núcleo urbano de Córdoba..... | 17 |
| Figura 5: Actuaciones comunes de nuevos aparcamientos disuasorios. Detalle núcleo urbano de Córdoba. | 18 |
| Figura 6: Actuaciones comunes en vías ciclistas metropolitanas..... | 19 |
| Figura 7: Actuaciones específicas Escenario 2. Plataformas reservadas, detalle en Córdoba. | 22 |
| Figura 8: Actuaciones específicas Escenario 2. Plataformas reservadas nuevas líneas metropolitanas en la corona. | 23 |
| Figura 9: Actuaciones específicas Escenario 3a. Red de cercanías ampliada y aparcamientos disuasorios asociados. | 24 |
| Figura 10: Actuaciones específicas Escenario 3b. Red de cercanías ampliada, aparcamientos disuasorios asociados, y línea alimentadora..... | 25 |
| Figura 11: Actuaciones específicas Escenario 3c. Red de cercanías ampliada, aparcamientos disuasorios asociados, y servicios de autobús (E2). | 26 |

| | |
|--|----|
| Figura 12: Actuaciones comunes del sistema de autobuses metropolitanos. Organización de rutas por corredores. | 26 |
| Figura 13: Esquema básico del enfoque del Estudio Socioeconómico. | 27 |
| Figura 14: Esquema de impactos socio económicos potenciales..... | 30 |
| Figura 15: Ejemplo de proyectos con resultados económicos. | 36 |
| Figura 16: Metodología Análisis Multicriterio. | 38 |
| Figura 17: Criterios propuestos en el Análisis Multicriterio..... | 42 |
| Figura 18: Importancia de los criterios según el sistema de pesos propuesto. | 47 |
| Figura 19: Programas de Actuación del PTMACO. | 52 |
| Figura 20: Tipos de actuaciones por Programa de Actuación..... | 52 |
| Figura 21: Distribución presupuestaria de los Programas de Actuación del PTMACO. | 54 |
| Figura 22: Fases propuestas para la implementación de actuaciones..... | 70 |
| Figura 23: Distribución de la inversión (%). | 84 |

1 Escenarios propuestos

1.1 Condicionantes para la proposición de alternativas

Una vez definidos los objetivos y líneas estratégicas de actuación que mitiguen la problemática existente, el PTM del Área de Córdoba contempla varios potenciales escenarios, formulados con la finalidad de satisfacer las necesidades del área de estudio.

Considerando el carácter mononuclear del ámbito y la multidisciplinariedad de las necesidades, tanto en localización (distribución geográfica) como en forma (tipo de actuaciones, modos, etc.), resulta evidente resaltar que la inmensa mayoría están enfocadas a mejorar el transporte público, así como su coordinación con los modos no motorizados, tanto en la capital como en los municipios de la corona metropolitana.

En este sentido, resulta importante destacar los principales condicionantes que afectan de forma directa al proceso de composición de escenarios:

- El PTMACO, por ser un Plan de Transporte Metropolitano, tiene un alcance de actuación intermunicipal, y valorará soluciones para la movilidad sostenible entre municipios, aunque en las zonas urbanas

también se considerarán aquellos itinerarios que sean claramente de interés metropolitano.

- La ciudad de Córdoba tiene un papel predominante en estructurar y condicionar la movilidad del área metropolitana, por su tamaño y actividad. No obstante, aunque la mayor parte de desplazamientos se realicen dentro del propio municipio de Córdoba, el PTMACO debe dar soluciones efectivas y sostenibles para los desplazamientos entre la capital y la corona metropolitana, o sobre los que se producen directamente entre municipios de la corona. Para ello, no debe obviarse el encuadre territorial en el que se enmarca el Plan (la serranía en los municipios del Norte), ni tampoco las importantes distancias entre municipios, lo que limita indudablemente la propuesta de medidas relacionadas con la activación de la movilidad no motorizada intermunicipal.
- Presencia de espacios naturales protegidos en el entorno metropolitano, que, aunque se encuentren alejados de los núcleos urbanos, se han considerado en el planteamiento de soluciones.
- Presencia de patrimonio cultural (arquitectónico y arqueológico) en el ámbito de planificación.¹

¹ Tal y como dicta la Delegación Territorial en Córdoba de la Consejería de Turismo, Cultura y Deporte, en el procedimiento de consultas de la tramitación ambiental, “debe preverse la necesidad de estudios previos en relación al patrimonio arqueológico que pudiera verse afectado por nuevas infraestructuras viarias, y si se produjese el hallazgo casual de objetos y

restos materiales que posean los valores propios del Patrimonio Histórico Andaluz, debe actuarse conforme a lo previsto en el art. 50.1 de la Ley 14/2007, paralizando las obras y comunicando a esta Administración dicho hallazgo de manera inmediata.”.

- Diversidad en los planes y proyectos aprobados para su implementación en el Área de Córdoba (para más detalle consultar la Memoria del Plan).
- Gran volumen de planes y programas de interés y/o comprometidos en el ámbito del Plan, que han de considerarse de forma común en todos los escenarios.
- El Plan, por ser un Plan de Movilidad Sostenible, no considera oportuno realizar mejoras en la red viaria, a menos que éstas claramente mejoren la operación del TP. En caso contrario, se propondrían medidas que incentiven aún más el uso del vehículo privado.
- Por este motivo, los escenarios contienen varias actuaciones comunes multidisciplinares, dada la importancia de todas ellas.

1.2 Propuesta de Escenarios

Con esta premisa, cada uno de los escenarios queda definido por el **nivel de intervención, grado de mejora y potencial de cohesión de la red de transporte público**, incluyendo actuaciones específicas de fortalecen el uso de un modo de transporte público u otro.

A continuación, se presentan cada uno de ellos:

Tabla 1: Presentación de escenarios.

| Escenario | Definición del escenario |
|-----------|---|
| E1 | <p>Mejora y fortalecimiento del sistema de transporte público existente.</p> <p>Con el escenario E1 se optimizará la operación del transporte público existente, proponiendo un mayor número de servicios para las líneas existentes (mejora de frecuencias) y aumentando la cobertura espacial (mayor número de paradas y puntos de intercambio).</p> <p>En materia de inversión, se trata del escenario más moderado dado que la finalidad del mismo se fundamenta en alcanzar el mayor aprovechamiento posible de la red de transporte público existente, sin la necesidad de explotar nuevas líneas o nueva infraestructura dedicada para el autobús.</p> |
| E2 | <p>Extensión y ampliación del sistema de transporte público no masivo, es decir, del autobús metropolitano.</p> <p>Con el escenario E2 se propone incrementar la oferta de autobús metropolitano, explotando nuevas líneas de autobús y nuevas plataformas reservadas para el autobús metropolitano.</p> |
| E3 | <p>Ampliación e impulso del transporte público masivo, con mayor énfasis en el sistema ferroviario con servicios de cercanías.</p> <p>Con el escenario E3 se propone una expansión del sistema ferroviario de alta capacidad de cercanías.</p> |

Nota: En el sector de transporte y movilidad, el término de transporte público no masivo se corresponde con el sistema de autobús convencional, y el transporte público masivo con aquellos modos de transporte de alta capacidad, como el metro, cercanías ferroviario, o BRT (autobús de alta capacidad), entre otros.

Fuente: Elaboración propia.

Según sea conveniente, cada escenario se desagregará en sub-escenarios con la finalidad de evaluar qué paquete de actuaciones genera el mayor beneficio para el área metropolitana de Córdoba.

Tabla 2: Presentación de escenarios detallada.

| Escenario | Definición del escenario | Sub-escenario | Principales actuaciones del sub-escenario |
|-------------|--|---|--|
| E1 | <p>Mejora y fortalecimiento del sistema de transporte público existente.</p> <p>Con el escenario E1 se optimizará la operación del transporte público existente, proponiendo un mayor número de servicios para las líneas existentes (mejora de frecuencias) y aumentando la cobertura espacial (mayor número de paradas y puntos de intercambio).</p> | SE1a | <ul style="list-style-type: none"> • A: Nuevas paradas de transporte público que fortalezcan la cobertura del transporte metropolitano por autobús. Las nuevas paradas se localizan en las líneas M-110, M-211, M-212, M-140, M-241, M-242, M-243, M-220, M-221, M-222, M-250, M-230. • B: Coordinación de horarios y mejoras en las frecuencias de las líneas metropolitanas M-221, M-222, M-220, M-250, M-243, M-140 |
| E2 | <p>Extensión y ampliación del sistema de transporte público no masivo, es decir, del autobús metropolitano.</p> <p>Con el escenario E2 se propone incrementar la oferta de autobús metropolitano, explotando nuevas líneas de autobús y nuevas plataformas reservadas para el autobús metropolitano.</p> | SE2a | <ul style="list-style-type: none"> • C: Nuevas plataformas reservadas en el entorno de la ciudad de Córdoba, en los principales accesos de las líneas metropolitanas a la capital • D: Nueva línea en la corona metropolitana, entre las zonas de Campiña Sur y Campiña Este • E: Nueva línea en la corona metropolitana, en la zona del Valle del Guadiato |
| E3 | <p>Ampliación e impulso del transporte público masivo, con mayor énfasis en el sistema ferroviario con servicios de cercanías.</p> <p>Con el escenario E3 se propone una expansión en el ámbito metropolitano del sistema ferroviario de alta capacidad de cercanías.</p> <p>La extensión consistirá en prestar servicios sobre el eje ferroviario existente (con la infraestructura de ADIF), pero como servicios de cercanías con mayores frecuencias y conectados longitudinalmente al trazado.</p> <p>Las actuaciones que componen los sub-escenarios tendrán actuaciones en común que los diferencia por el mayor énfasis en la segregación del viario.</p> | SE3a | <ul style="list-style-type: none"> • F: Ampliación de los servicios de cercanías en el corredor del Valle del Guadalquivir, con paradas/ apeaderos en todos los municipios entre Posadas y Villa del Río. • G: Aparcamientos disuasorios asociados al cercanías, en la corona metropolitana • H: Adaptar y coordinar los servicios de las líneas metropolitanas M-220, M-221, M-222, y M-250 con los del cercanías |
| SE3b | | <ul style="list-style-type: none"> • F: Ampliación de los servicios de cercanías en el corredor del Valle del Guadalquivir, con paradas/ apeaderos en todos los municipios entre Posadas y Villa del Río. • G: Aparcamientos disuasorios asociados al cercanías, en la corona metropolitana • H: Adaptar y coordinar los servicios de las líneas metropolitanas M-220, M-221, M-222, y M-250 con los del cercanías • I: Nueva línea alimentadora del cercanías en el ámbito municipal de Córdoba, por la CO-3314 | |
| SE3c | | <ul style="list-style-type: none"> • F: Ampliación de los servicios de cercanías en el corredor del Valle del Guadalquivir, con paradas/ apeaderos en todos los municipios entre Posadas y Villa del Río. • G: Aparcamientos disuasorios asociados al cercanías, en la corona metropolitana • H: Adaptar y coordinar los servicios de las líneas metropolitanas M-220, M-221, M-222, y M-250 con los del cercanías • C: Nuevas plataformas reservadas en el entorno de la ciudad de Córdoba, en los principales accesos de las líneas metropolitanas a la capital • D: Nueva línea en la corona metropolitana, entre las zonas de Campiña Sur y Campiña Este • E: Nueva línea en la corona metropolitana, en la zona del Valle del Guadiato | |

Fuente: Elaboración propia.

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

Seguidamente, se exponen los escenarios con su conjunto de actuaciones más detalladas.

Tal y como se ha comentado, es importante remarcar que existen actuaciones que deben ser contempladas por todos los escenarios y que, por tanto, son comunes en todos ellos.

Por esta razón y para facilitar la comprensión, se ha decidido definir los escenarios mediante dos tipos de fichas que se distribuyen del siguiente modo:

- **Ficha de actuaciones comunes a los escenarios**
Incluye las actuaciones comunes a todos los escenarios, es decir, todas aquellas que se consideran que deben llevarse a cabo en todos los escenarios propuestos.
- **Ficha de actuaciones específicas de los escenarios**
Abarca las actuaciones específicas de cada escenario y sub-escenarios.

Es importante remarcar que la selección del Escenario del Plan será producto de la aplicación de un Análisis Coste Beneficio (ACB) y un Análisis Multicriterio (AMC), bajo el consenso y una coordinación estrecha con la DGMT y el órgano ambiental.

Esta metodología, ampliamente utilizada en proyectos de planificación estratégica como el PTMACO (también en el PTM de Málaga, o el PTM de Campo de Gibraltar, entre otros), desarrolla un AMC con criterios e indicadores multidisciplinares y de relevancia para el Plan, alineados con la Ley GICA, y como complemento del Análisis Coste Beneficio, ya que en este último

algunos factores muy importantes para el Plan (como es el caso de variables ambientales, sociales o funcionales) se reflejan sin la fuerza suficiente o se ven eclipsados por variables principalmente económicas. Con esta consideración, tanto el proceso de selección del Escenario del Plan como la descripción detallada del mismo, se incluirán en este documento, en secciones siguientes.

Tabla 3: Ficha de actuaciones comunes a los escenarios.

| Actuaciones comunes | Tipo |
|---|------------------------|
| Mejorar la cobertura de los servicios metropolitanos en el municipio de Córdoba, aumentando el número de paradas de transporte público. | Autobús metropolitano |
| Acondicionamiento de las paradas de autobús (existentes y nuevas) del ámbito metropolitano, garantizando condiciones óptimas de: <ul style="list-style-type: none"> • Zona de sombra natural, iluminación y señalización, considerando que todas las paradas existentes ya cuentan con puntos de luz. • Accesibilidad del peatón (acerado suficiente, espacios libres de obstáculos) y del autobús (apartadero con espacio físico suficiente para realizar la parada y maniobras). • Mobiliario indicativo e identificable del CTMACO, con marquesina, postes y equipamiento suficientes según el volumen de demanda esperado, garantizando la accesibilidad de PMR, considerando que todas las paradas existentes del Consorcio están adaptadas a PMR, según la normativa actual. • Información disponible al usuario: información de horarios, Id. Parada, itinerarios, planos de red, tiempos de líneas, etc., considerando que todas las paradas existentes del Consorcio ya cuentan con información al usuario (paneles informativos). Así mismo, en las paradas o estaciones de mayor entidad, se instalará un sistema de información en tiempo real sobre tiempos de espera (según se vayan alimentando los SAE). | |
| Mejorar los servicios de autobús metropolitano con mayor número de expediciones (frecuencias), mayor amplitud horaria (potencialmente hasta las 22:00 horas) y cubriendo al menos las tres franjas horarias puntas del día. La nueva flota adquirida será eléctrica, con una estrategia de carga nocturna (“carga lenta”) de 150 KW de potencia. Líneas: M-243, M-140 <ul style="list-style-type: none"> – Mejora de los servicios de la línea M-243 entre la Guijarrosa y Córdoba, especialmente en las horas punta del día. – Mejora de los servicios de la línea M-140 entre Córdoba y Cordobesas, especialmente en las horas punta del día, y así fortalecer la conectividad en transporte público de los núcleos de La Guijarrosa, San Sebastián de los Ballesteros, La Victoria y Córdoba. | |
| Coordinación de los servicios metropolitanos y urbanos en Villarrubia de Córdoba, Encinares de Alcolea, Alcolea, Ribera Baja, Cerro Muriano, La Quemada, La vereda soriana. | |
| Coordinación de líneas en los corredores de la Carlota, el Alto del Guadalquivir, y valle del Guadiato. | |
| Programa estratégico para un futuro Mapa Concesional de Transporte Público Metropolitano por Carretera, mediante la elaboración de anteproyectos de servicios que permitan mejorar las prestaciones y aumentar la demanda del autobús metropolitano. <ul style="list-style-type: none"> • Reordenación de los contratos concesionales por corredores, evitando competencia entre concesionarias y duplicidades. Se proponen 6 corredores. • Políticas de sostenibilidad en las concesiones y contratos. • Reestructuración de las líneas de transporte público metropolitano (ruta, paradas, operación) con el objetivo de mejorar y optimizar la cobertura y dotar al AMCO de un sistema funcional: <ul style="list-style-type: none"> ○ Implantar paradas de autobús en los núcleos de población más poblados, prestando un servicio regular de transporte. En los núcleos de menor entidad, promover la implantación de servicios de transporte público a demanda. ○ Reordenación de la localización de las paradas: i) priorizando la implantación de las mismas a una distancia de 500 metros entre sí, con el objetivo de mejorar la velocidad comercial; ii) lograr que la población situada a menos de 500 m supere el 75% de la población del núcleo. ○ Garantizar la explotación de servicios con flotas que cumplan las especificaciones de emisiones de las clases EURO. ○ Aceptación del transporte de bicicletas a bordo de los vehículos de transporte público, fomentando la intermodalidad. <p>Los anteproyectos deben desarrollar una propuesta en la que las concesionarias cubran todos los tráficos posibles de una zona determinada, de tal modo que la explotación sea más eficiente y económicamente viable. Así, se plantea la necesidad de establecer Concesiones Integradas de Transporte, en las que se operen servicios regulares como servicios especiales de transporte público, es decir, transporte a la demanda y transporte escolar.</p> | |
| Reforzar el transporte a demanda, optimizando la operación de los servicios. | Transporte ferroviario |
| Modernización y mejora de las líneas ferroviarias de la red de cercanías, así como la mejora de los servicios | |
| Mantenimiento y modernización de estaciones y apeaderos. | |
| Adecuación de los servicios a la demanda existente y potencial. | |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

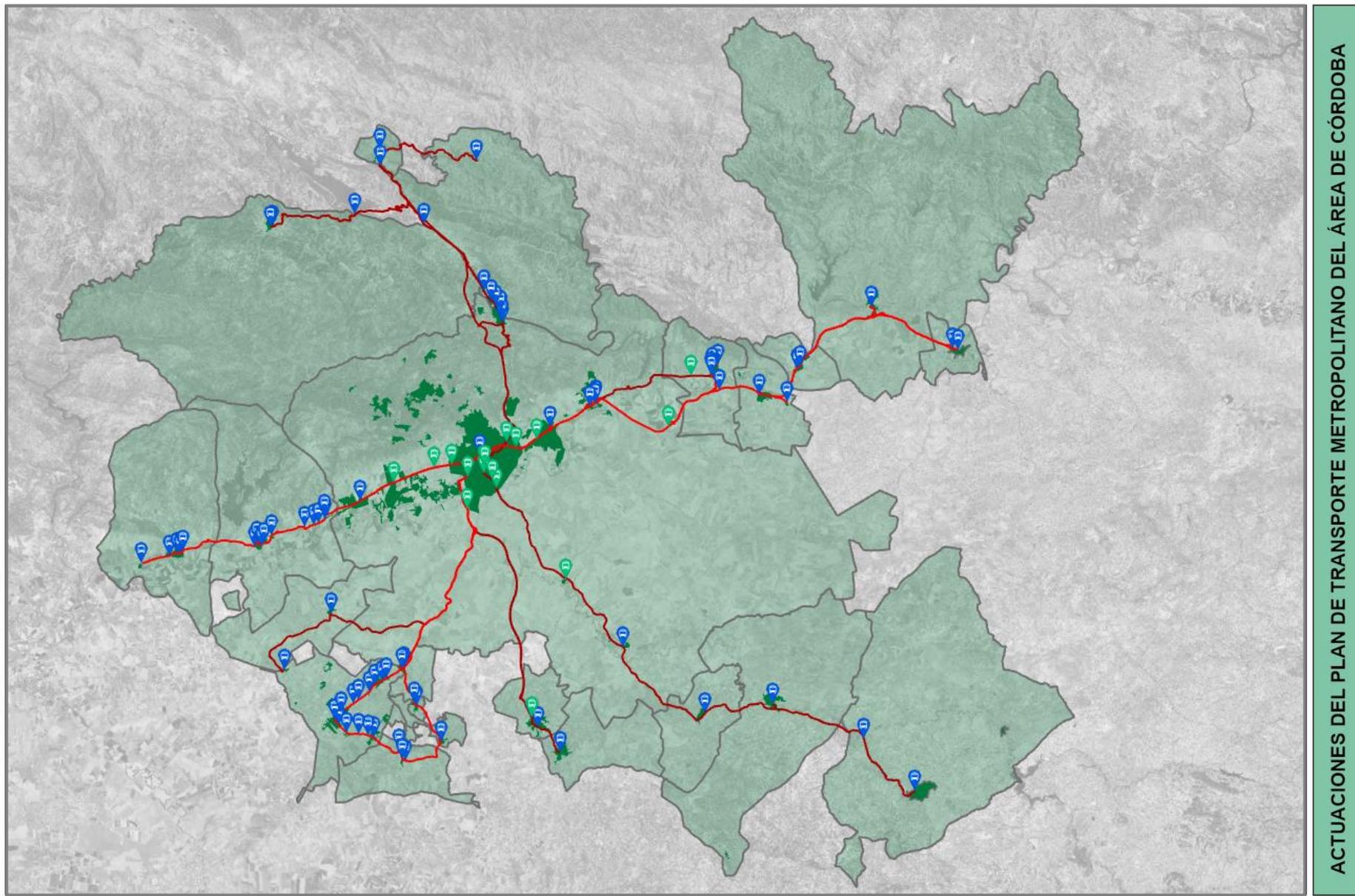
| Actuaciones comunes | Tipo |
|---|---------------------------------------|
| Coordinación de los servicios ferroviarios con el resto de los modos de transporte público. | Transporte ferroviario |
| Adecuación de aparcamientos para la mejora de la accesibilidad a la red ferroviaria convencional. | |
| <p>Crear una red ciclista conexas para el ámbito metropolitano, en el entorno de Córdoba.</p> <ul style="list-style-type: none"> • CO-01: Córdoba-Alcolea, por la antigua Nacional hasta Alcolea (5 km). • CO-02: Córdoba-Villarrubia, por la A-431, incluyendo el acceso a Medina Azahara (museo y yacimiento). | Red ciclista |
| Red ciclista metropolitana en el entorno de La Carlota y Fernán Núñez. | |
| Red ciclista metropolitana propuesta asociada al Cercanías. | |
| <p>Intermodalidad de la bicicleta con el transporte público, instalando aparca bicis en la proximidad de las estaciones y paradas de transporte público más representativas (autobús, cercanías):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Estación de ferrocarril y autobús de Córdoba. • Paradas de cercanías, existentes y propuestas en las actuaciones. • Nuevos intercambiadores de transporte propuestos en Córdoba. • Principales paradas de autobús metropolitano (sobre todo en La Carlota). | |
| Reforzar con mayor número de bicicletas el sistema de bicicleta pública de Córdoba. | |
| Conexiones de vías verdes en el sector oeste del Área de Córdoba. | |
| <p>En la ciudad de Córdoba:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jerarquizar y mejorar la Red de Itinerarios Peatonales a nivel de ciudad y barrio, fundamentalmente en las rutas de acceso a los nodos de transporte público. • Garantizar unas condiciones óptimas de accesibilidad al transporte público a las PMR en paradas existentes y nuevas, en cuanto a la adecuación de la iluminación, zonas de sombra, acerado suficiente, espacios libres de obstáculos y señalización. • Recomendación de habilitar un acceso peatonal al museo de Media Azahara paralelo a la CO-3314 (actualmente sin arcén), desde la estación de autobuses en la A-431. | Red peatonal urbana |
| Área de intercambio en Avenida Carlos III. | Intercambiadores y áreas intermodales |
| Área de intercambio en Ctra. A-3050 - Avenida Menéndez Pidal. | |
| Área de intercambio en Plaza De Andalucía - Avenida De Cádiz. | |
| Área de intercambio en Glorieta De La Cruz Roja. | |
| Área de intercambio en Campus Universitario Rabanales. | |
| Área de intercambio en Avenida de La Igualdad – Avenida de Los Almogávares. | |
| Área de intercambio en Ctra. A-431 - Calle Nuestra Señora de Begoña. | Aparcamiento |
| Proponer seguimiento en vías urbanas: Restricciones al tráfico rodado velocidades urbanas máximas permitidas y regulación de los estacionamientos | |
| Recomendación a las administraciones locales de incorporar restricciones a los vehículos más contaminantes o imponiendo menores restricciones a los vehículos más limpios, con la finalidad de reducir las emisiones contaminantes del tráfico que inciden sobre el medio y la salud de las personas. | |
| Ampliación de las medidas de control y regulación de aparcamiento de no residentes en el centro urbano de Córdoba. | |
| Aparcamiento disuasorio en el Intercambiador Avenida Carlos III, asociado al transporte público de Córdoba. | |
| Aparcamiento disuasorio en el Intercambiador Avenida del Aeropuerto, asociado al transporte público de Córdoba. | |
| Aparcamiento disuasorio en el Intercambiador carretera N-431 intersección con calle Nuestra Señora de Begoña, asociado al transporte público de Córdoba. | |
| Aparcamiento disuasorio en el Intercambiador Plaza de Andalucía, en Avenida de Cádiz, asociado al transporte público de Córdoba. | |

| Actuaciones comunes | Tipo |
|---|---|
| Promoción e implantación de zonas de aparcamiento regulado (Zona Azul) en municipios de la corona metropolitana, especialmente en zonas saturadas y con alto índice de congestión. | Aparcamiento |
| Mejora y refuerzo de medidas de señalización de aparcamiento existente: señalización de zonas de estacionamiento permitido, localización de parkings, itinerarios de acceso, fácil identificación de tipos de usuarios con estacionamiento permitido (PMR, carga y descarga, servicios públicos, etc.). | |
| Definición de una normativa regulatoria de carga y descarga de mercancías. Homogeneización de horarios de carga y descarga, coordinación con las limitaciones generales de circulación de pesados, sistema de señalización homogéneo, y mejora del mismo de forma que se garantice su funcionalidad y eficacia). | Transporte de mercancías |
| Medidas para reducir la congestión viaria derivada por el reparto de mercancías y carga y descarga. Regulación de los periodos horarios específicos para vehículos pesados de mercancías, especialmente en las horas del día (preferencia por la distribución nocturna), siempre garantizando los niveles de ruido sostenibles con el descanso. | |
| Control, seguimiento y programa de sanciones al aparcamiento de vehículos ligeros en plazas destinadas a pesados, recomendando la ejecución de proyectos piloto para el diseño e implementación de mecanismos de control. | |
| Mejora de la eficiencia energética mediante el desarrollo de proyectos de modernización energética de las infraestructuras de transporte, en la estación de Córdoba y algunos intercambiadores menores Se incorporarán paneles fotovoltaicos y se renovarán los sistemas de iluminación mediante LEDs | Eficiencia energética del transporte público |
| La redacción de los proyectos tecnológicos. | Innovación tecnológica |
| Mejora de los sistemas de información y participación de los usuarios. | |
| El equipamiento de los vehículos con sistemas de localización, comunicaciones en tiempo real, información a los conductores, información a los viajeros y obtención y envío de datos a un sistema central. | |
| La implantación de sistemas centrales que permitan a los operadores la gestión de los servicios en tiempo real, la estimación de llegadas, la detección de incidencias, y que registren toda la información relevante para su proceso analítico posterior con herramientas de data analytics y Big Data. | |
| <p>Campañas de información y concienciación ciudadana hacia la movilidad sostenible.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Promoción del transporte público, reforzando las mejoras implantadas en materia de operación (expediciones, cobertura, tiempos de viaje, etc.), accesibilidad (en parada y a bordo) y confort del usuario (información en tiempo real, localización y elementos de sombra en parada, sistema de pago inteligente, etc.). ● Promoción de la movilidad no motorizada (a pie y bicicleta), resaltando el buen clima y orografía en la mayoría de los municipios. ● Promoción de la movilidad colaborativa (motos compartidas, coche compartido) y modos alternativos (patinete eléctrico). ● Restricciones al tráfico rodado: restricciones en las velocidades máximas permitidas (en tramos urbanos no compartidos con el autobús), y la regulación de estacionamientos. ● Concienciar de la importancia de reducir los contaminantes atmosféricos y el ruido derivados del tráfico. | Sensibilización hacia la movilidad sostenible |
| <p>Actividades formativas y/o Jornadas Participativas orientadas a administraciones y empresas, con el fin de sensibilizar sobre la movilidad sostenible, aportando medidas enfocadas a disminuir los desplazamientos de movilidad obligada.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Fomento del teletrabajo parcial o total en función de las necesidades y exigencias. ● Programa de Coche Compartido para las empresas. ● Promocionar un horario laboral flexible de modo que se laminen las horas de entrada de los trabajados en la hora punta (reducir la concentración de tráfico) y se mejoren las condiciones de conciliación. ● Plazas de aparcamiento destinadas a vehículos de alta ocupación. ● Concentración de servicios en los cascos urbanos que evite desplazamientos largos y se pueda realizar en modos no motorizados. | |
| <p>Actividades formativas y/o Jornadas Participativas orientadas a la comunidad educativa y universitaria, con el fin de sensibilizar sobre la movilidad sostenible.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Diseño de actividades sobre movilidad sostenible orientadas a la comunidad educativa (profesorado, alumnado, personal no docente, familias). ● Elaboración y distribución de materiales didácticos para su uso en el entorno escolar (fichas de trabajo, guías didácticas sobre hábitos de movilidad sostenible, etc.) ● Formación orientada a la comunidad universitaria (alumnado y profesorado). | |

| Actuaciones comunes | Tipo |
|---|---|
| <p>Difusión de la necesidad de garantizar la accesibilidad al transporte público de PMR:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la accesibilidad en el transporte público para las personas con movilidad reducida. • Adaptación PMR total del transporte público (material móvil). • Asientos reservados para personas mayores en el transporte público. • Plataformas con espacios con sombra y asientos de esperas en las paradas de transporte público. • Señalizaciones acústicas y visuales. | Sensibilización hacia la movilidad sostenible |
| <p>Difusión de la necesidad de garantizar la accesibilidad al transporte público de grupos socioeconómicamente vulnerables</p> <ul style="list-style-type: none"> • A bordo del transporte público, garantizar un espacio personal adecuado, disposición de los asientos y ventilación y aire acondicionado apropiados • Mantenimiento y garantía de buenas condiciones de los sistemas de iluminación en los accesos y en las paradas de autobús • Mejorar la visibilidad de las paradas de autobús, de forma que se mejore la seguridad de los usuarios • Disponibilidad de servicios y equipamientos en áreas intermodales de alta capacidad (farmacias, zonas de asiento, etc.) de modo que se faciliten los trasbordos de PMR y/o acompañantes. • Disponibilidad de tarifas/títulos especiales de transporte público a grupos socioeconómicamente vulnerables | |
| <p>Integración de los municipios de Baena y Villa del Río al ámbito del PTMACO, dada la estrecha relación de proximidad, movilidad, coordinación administrativa y viabilidad económica-presupuestaria dentro del paraguas del Consorcio.</p> | Accesibilidad al transporte público |
| <p>Estudio de integración tarifaria en el Consorcio de Transporte del servicio urbano autobús de La Carlota.</p> | |
| <p>Actuaciones enfocadas a combatir la vulnerabilidad al cambio climático, en particular de la movilidad a pie.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Recomendación de establecer un marco regulatorio sobre el transporte, con medidas específicas que promuevan la movilidad activa: análisis de disposición de sombras y ubicación de paradas, peatonalizaciones, zonas de 30 km/h, revisiones periódicas de los sistemas de ventilación de vehículos de TP, etc.) • Implantación de infraestructuras e instalaciones que favorecen la movilidad a pie • Refuerzo de los servicios de transporte público en época estival, evitando el cambio modal estacional de los desplazamientos a pie al vehículo privado por las altas temperaturas. | |
| <p>Actuaciones específicas para Escenarios de Calor Extremo, enfocadas a combatir la vulnerabilidad al cambio climático</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar protocolos de comunicación, asegurando el conocimiento por parte de la población, y a su vez promocionando el transporte público como alternativa a los desplazamientos a pie • Refuerzo de la movilidad sostenible, incrementando el número de servicios de transporte público, reduciendo las tarifas a los pasajeros durante los escenarios de calor extremo, y aplicando tarifas especiales (reducidas) para grupos vulnerables. | |

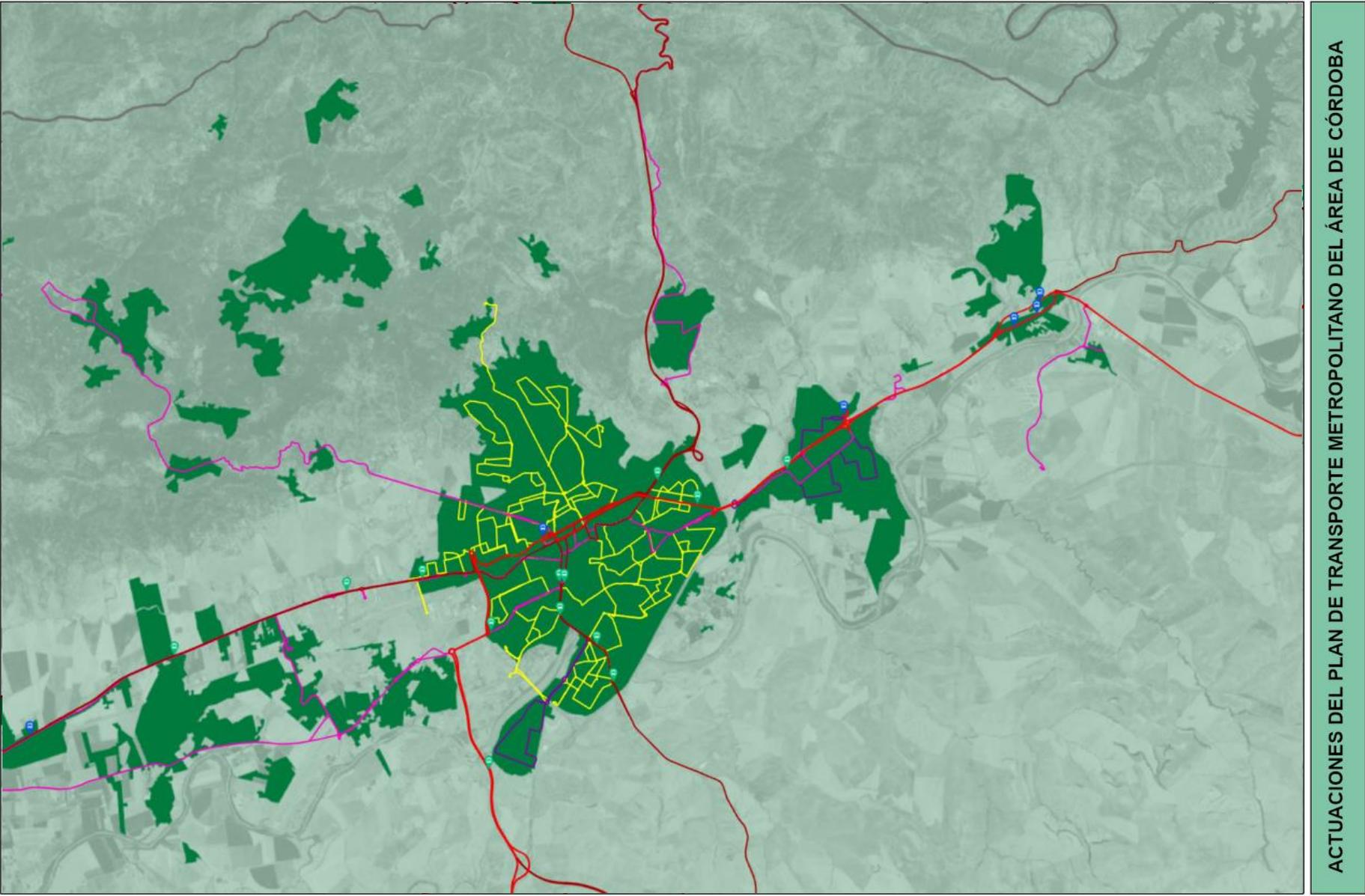
Fuente: Elaboración propia.

Figura 1: Actuaciones comunes del sistema de autobús metropolitano. Nuevas paradas y mejoras de la operación de líneas.



ACTUACIONES DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE CÓRDOBA

Figura 2: Actuaciones comunes del sistema de autobús metropolitano. Nuevas paradas y mejoras de la operación de líneas. Detalle Córdoba.



ACTUACIONES DEL PLAN DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE CÓRDOBA

| | | | | | |
|---|---|--|--|---|--|
| <p>UNIÓN EUROPEA Fondo Europeo de Desarrollo Regional</p> | <p>Junta de Andalucía Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE CÓRDOBA</p> | <p>Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba Plan de Movilidad Sostenible</p> | Paradas existentes Paradas propuestas | <p>— Líneas Urbanas — Líneas Perifericas — Líneas Poligonos</p> | <p>Líneas autobús metropolitano — Operación existente — Operación mejorada</p> |
|---|---|--|--|---|--|

Figura 3: Actuaciones comunes del sistema de autobús metropolitano. Organización de rutas por corredores.

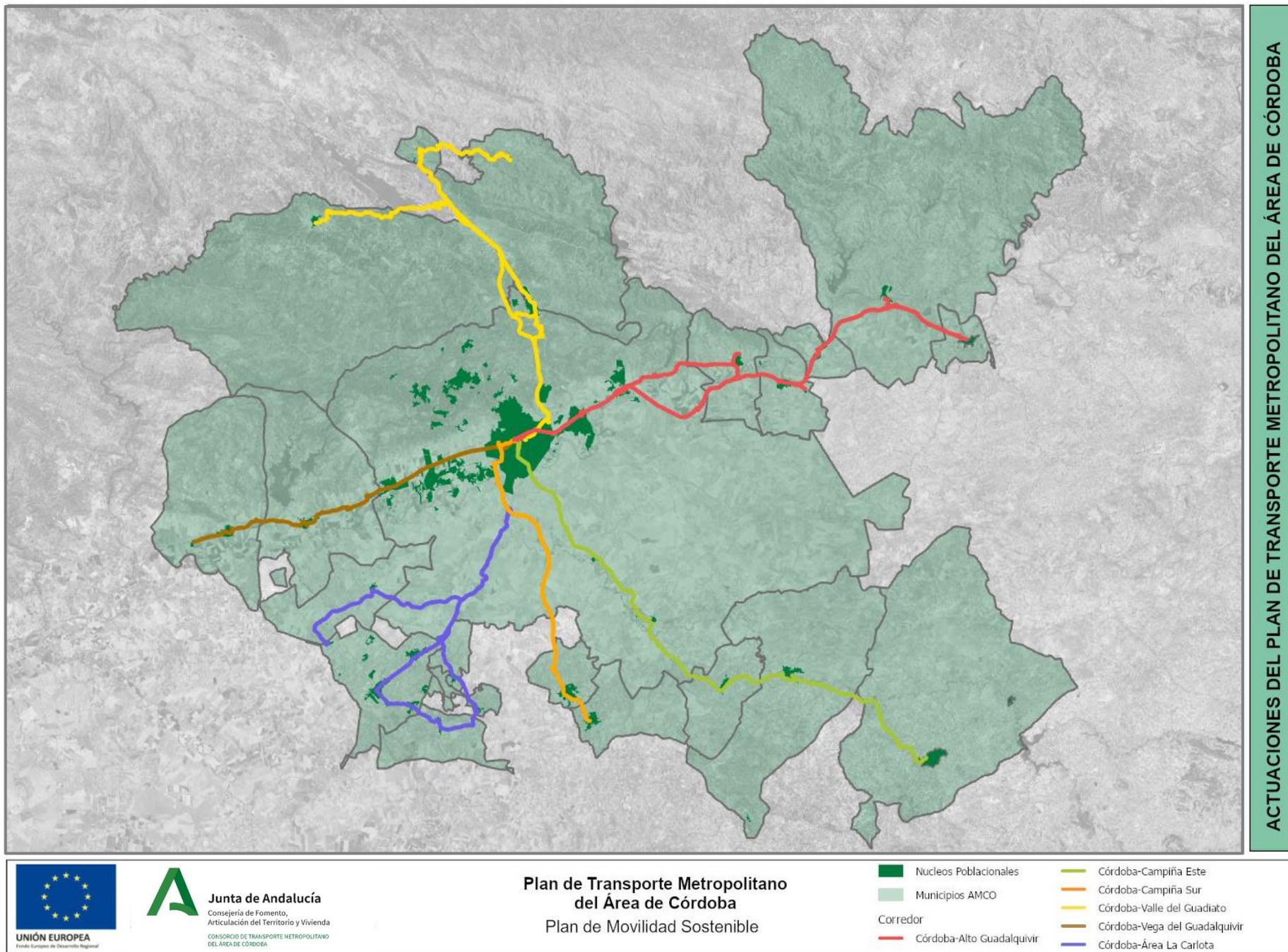


Figura 4: Actuaciones comunes de nuevos intercambiadores. Detalle núcleo urbano de Córdoba.

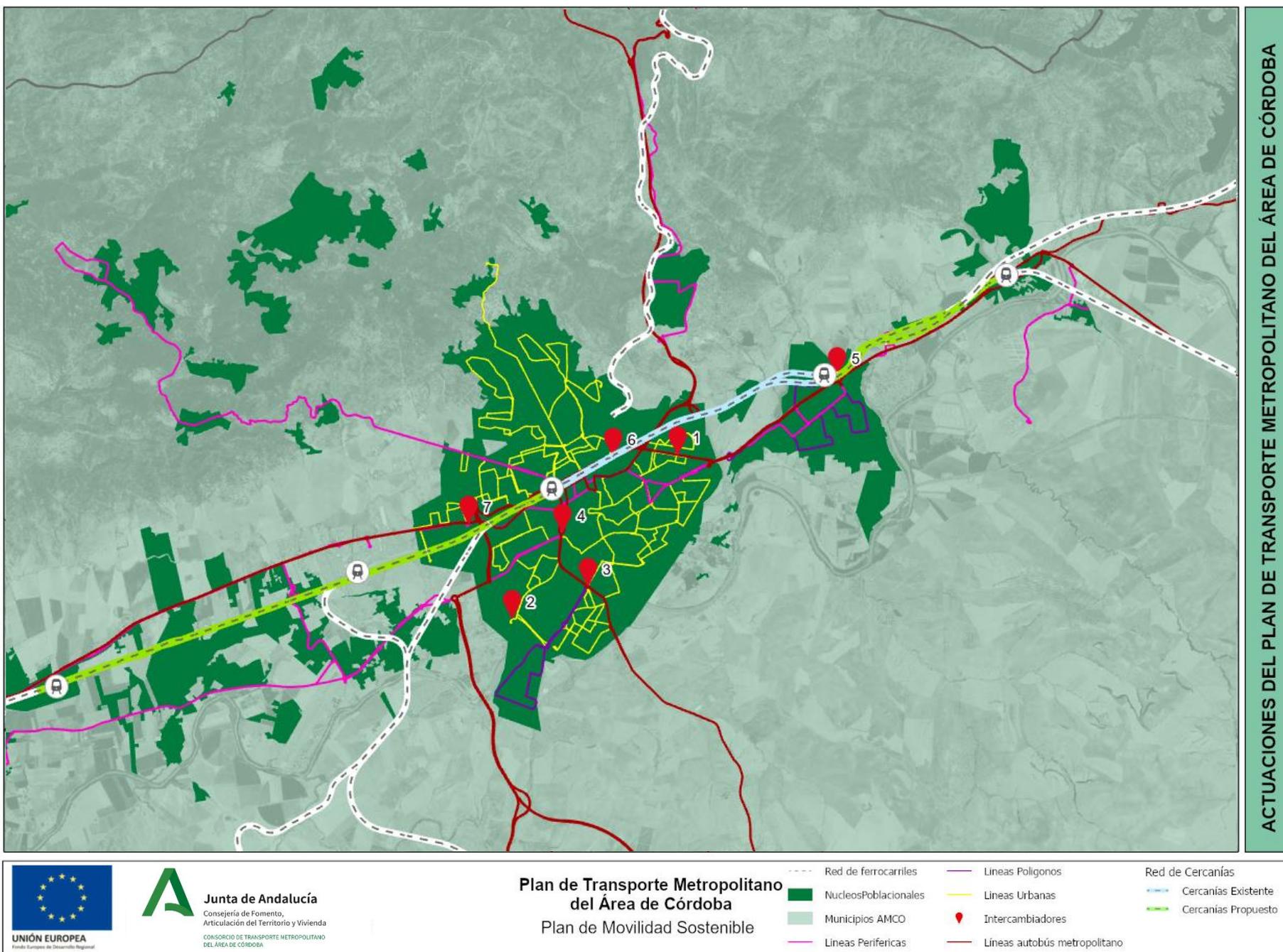


Figura 5: Actuaciones comunes de nuevos aparcamientos disuasorios. Detalle núcleo urbano de Córdoba.

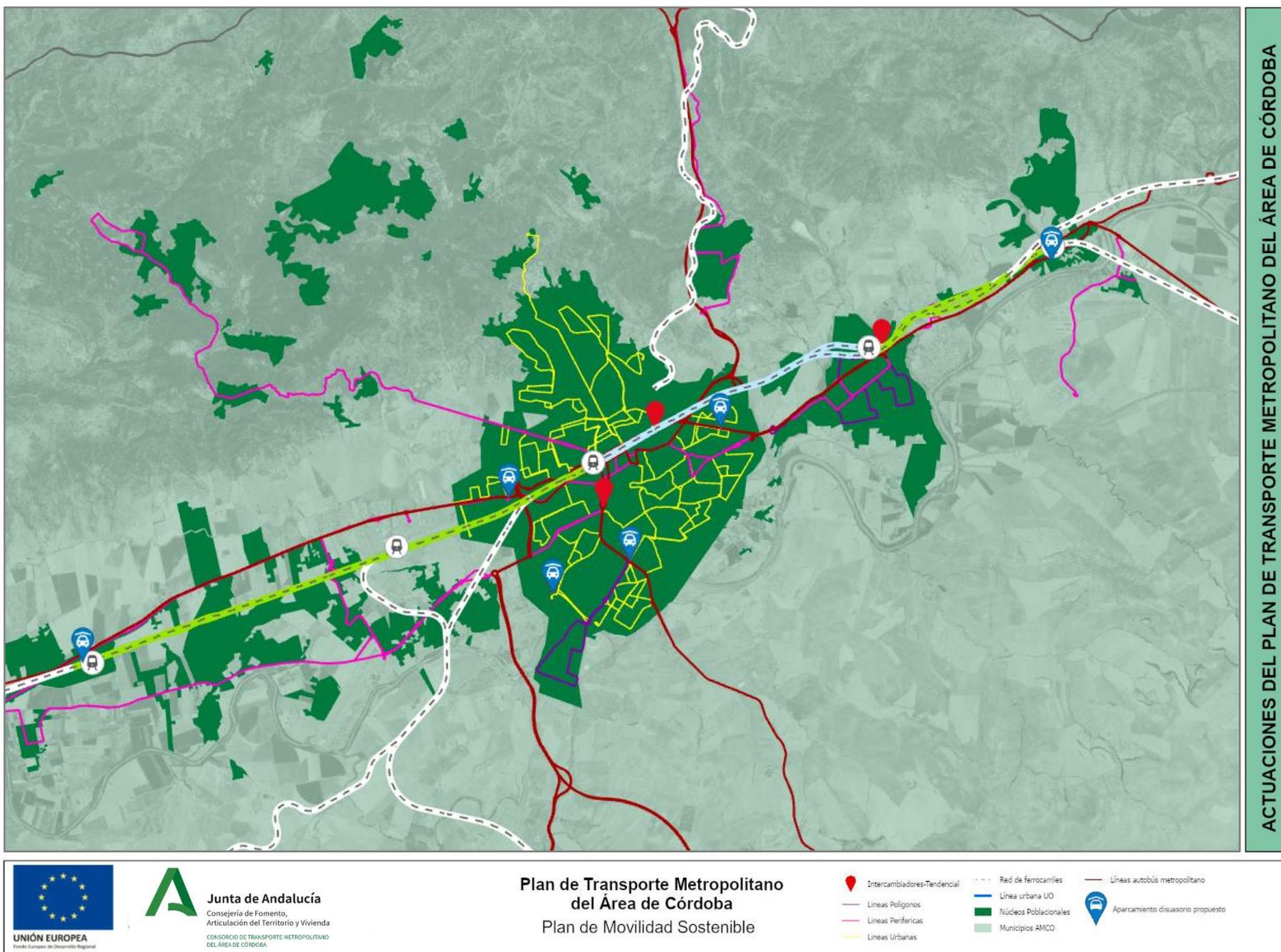


Figura 6: Actuaciones comunes en vías ciclistas metropolitanas.

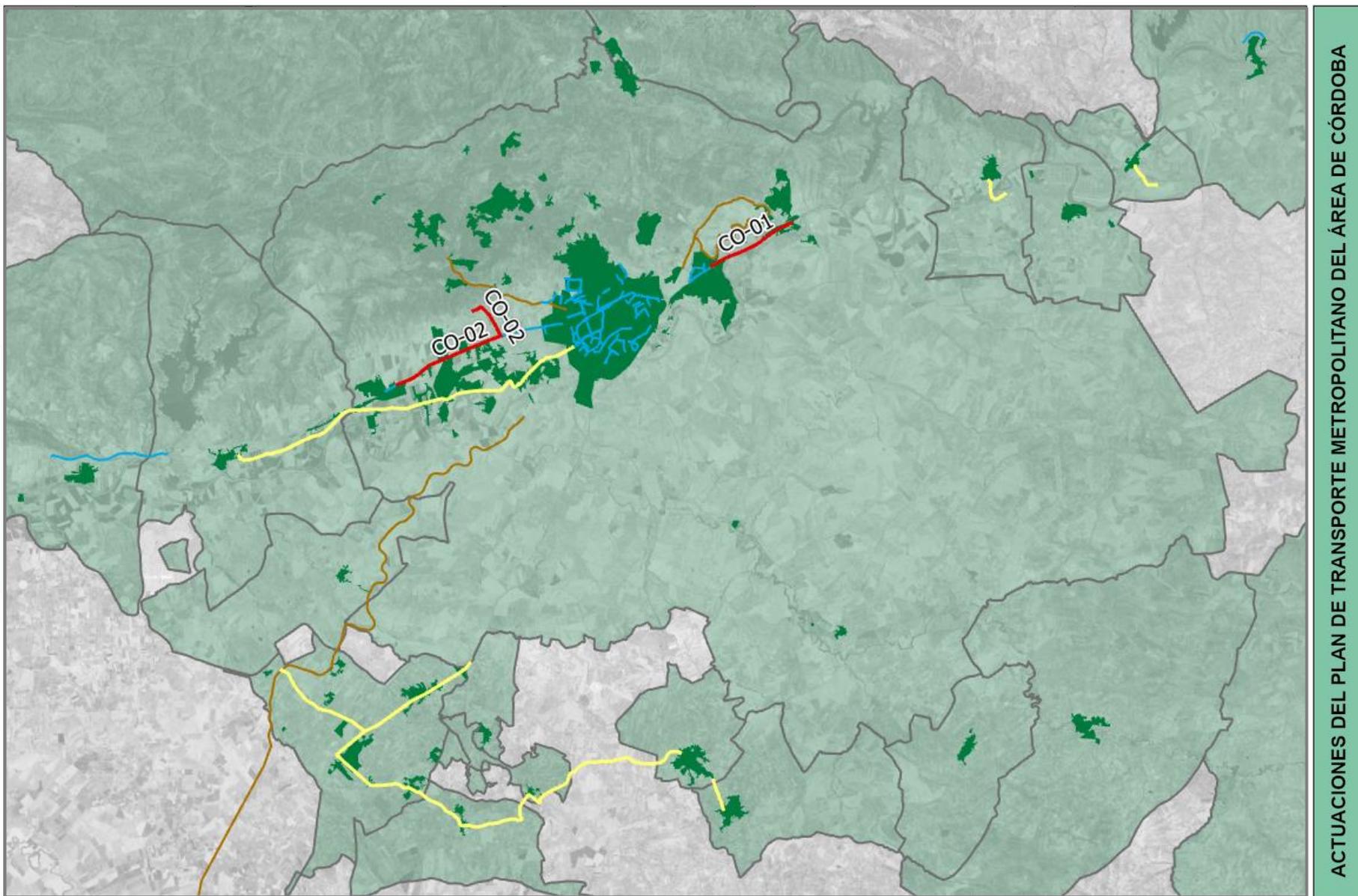


Tabla 4: Ficha de actuaciones específicas a los escenarios.

| Actuaciones específicas a los escenarios | Tipo | E1 | E2 | ES3 | | |
|--|-----------------------|------|------|------|------|------|
| | | SE1a | SE2a | SE3a | SE3b | SE3c |
| Aumentar el número de servicios que cubren los polígonos industriales de la zona del Alto Guadalquivir, con la línea M-220. Reforzar los servicios especialmente en las horas punta de la mañana y de la tarde, coordinadamente ya que las líneas comparten tramos (M-221 M-222) y paradas intermedias. Esta actuación fortalecerá el eje que une Córdoba con Montoro. | Autobús metropolitano | | | | | |
| Aumentar el número de servicios que cubren los polígonos industriales de la zona del Alto Guadalquivir, con la línea M-221. Reforzar los servicios especialmente en las horas punta de la mañana y de la tarde, coordinadamente ya que las líneas comparten tramos (M-220, M-222) y paradas intermedias. | | | | | | |
| Aumentar el número de servicios que cubren los polígonos industriales de la zona del Alto Guadalquivir, con la línea M-222. Reforzar los servicios especialmente en las horas punta de la mañana y de la tarde, coordinadamente ya que las líneas comparten tramos (M-220, M-222) y paradas intermedias. | | | | | | |
| Aumentar el número de servicios del corredor del Valle del Guadalquivir, en su tramo occidental, con la línea M-250. | | | | | | |
| Aumentar el número de servicios que cubren los polígonos industriales de la zona del Alto Guadalquivir, con la línea M-220. Reforzar los servicios especialmente en las horas punta de la mañana y de la tarde, coordinadamente con el Cercanías sobre el Valle del Guadalquivir y las líneas de autobús metropolitano con las que se comparten tramos (M-221 M-222) y paradas intermedias. Esta actuación fortalecerá el eje que une Córdoba con Montoro. | | | | | | |
| Aumentar el número de servicios que cubren los polígonos industriales de la zona del Alto Guadalquivir, con la línea M-221. Reforzar los servicios especialmente en las horas punta de la mañana y de la tarde, coordinadamente con el Cercanías sobre el Valle del Guadalquivir y las líneas de autobús metropolitano con las que se comparten tramos (M-220, M-222) y paradas intermedias. | | | | | | |
| Aumentar el número de servicios que cubren los polígonos industriales de la zona del Alto Guadalquivir, con la línea M-222. Reforzar los servicios especialmente en las horas punta de la mañana y de la tarde, coordinadamente con el Cercanías sobre el Valle del Guadalquivir y las líneas de autobús metropolitano con las que se comparten tramos (M-220, M-222) y paradas intermedias. | | | | | | |
| Aumentar el número de servicios del corredor del Valle del Guadalquivir, en su tramo occidental, con la línea M-250. Reforzar los servicios especialmente en las horas punta de la mañana y de la tarde, coordinadamente con el Cercanías sobre el Valle del Guadalquivir. | | | | | | |
| Construcción y acondicionamiento del Depot para los nuevos autobuses eléctricos del Escenario SE1a. Considera el coste de construcción, equipamiento y adquisición del suelo, para los equipos de carga eléctrica y estacionamiento del material rodante | | | | | | |
| Construcción y acondicionamiento del Depot para los nuevos autobuses eléctricos del Escenario SE2a. Considera el coste de construcción, equipamiento y adquisición del suelo, para los equipos de carga eléctrica y estacionamiento del material rodante | | | | | | |
| Construcción y acondicionamiento del Depot para los nuevos autobuses eléctricos del Escenario SE3a. Considera el coste de construcción, equipamiento y adquisición del suelo, para los equipos de carga eléctrica y estacionamiento del material rodante | | | | | | |
| Construcción y acondicionamiento del Depot para los nuevos autobuses eléctricos del Escenario SE3b. Considera el coste de construcción, equipamiento y adquisición del suelo, para los equipos de carga eléctrica y estacionamiento del material rodante | | | | | | |
| Construcción y acondicionamiento del Depot para los nuevos autobuses eléctricos del Escenario SE3c. Considera el coste de construcción, equipamiento y adquisición del suelo, para los equipos de carga eléctrica y estacionamiento del material rodante | | | | | | |
| Nueva línea de autobús metropolitano en la zona del Valle del Guadiato, conectando los municipios de la corona metropolitana, entre Obejo, Villaharta y Villaviciosa de Córdoba. | | | | | | |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| Actuaciones específicas a los escenarios | Tipo | E1 | E2 | ES3 | | |
|---|---------------------------|------|------|------|------|------|
| | | SE1a | SE2a | SE3a | SE3b | SE3c |
| Mejora de la frecuencia de la línea metropolitana M-250, especialmente en las horas punta de la mañana y de la tarde, con el objetivo de captar demanda del transporte privado en dicho eje no cubierto por el cercanías, abasteciendo a los municipios de la corona como Almodóvar del Río y Posadas | Autobús metropolitano | | | | | |
| Nueva línea alimentadora del cercanías en el ámbito municipal de Córdoba, por la CO-3314 con conexión próxima a la estación ferroviaria de El Higuerón, y coordinada con la línea M-250 con la misma parada de inicio/fin de ruta. Esta nueva línea cubrirá los núcleos poblacionales de El Hornillo, El Jardinito, San Llorente y Torrehoría, que en la actualidad estos tres últimos no cuentan con servicios de transporte público. Por la complejidad del trazado, se propone una operación con autobuses de media/baja capacidad, preferiblemente minibuses. | | | | | | |
| Nuevas paradas de transporte público en asociadas a la nueva línea alimentadora del cercanías, en los núcleos poblacionales de El Hornillo, El Jardincito, y Torrehoría. | | | | | | |
| Nueva línea de autobús metropolitano entre la Campiña Sur y Campiña Este, conectando los municipios de la corona metropolitana de Castro del Río, Espejo, Montemayor y Fernán-Núñez | | | | | | |
| Reforzar el transporte a la demanda, según las condiciones del sistema de autobús metropolitano del Escenario SE1a | | | | | | |
| Reforzar el transporte a la demanda, según las condiciones del sistema de autobús metropolitano del Escenario SE2a | | | | | | |
| Reforzar el transporte a la demanda, según las condiciones del sistema de autobús metropolitano del Escenario SE3a | | | | | | |
| Reforzar el transporte a la demanda, según las condiciones del sistema de autobús metropolitano del Escenario SE1b | | | | | | |
| Reforzar el transporte a la demanda, según las condiciones del sistema de autobús metropolitano del Escenario SE1c | | | | | | |
| Estudio de implantación de servicios de proximidad del cercanías. Lanzaderas de autobús a los núcleos poblacionales más cercanos. | | | | | | |
| Plataforma Reservada en Avd. de Cádiz | Plataforma reservada | | | | | |
| Plataforma Reservada en la Carretera de Castro | | | | | | |
| Plataforma Reservada en Avd. de Santamaría Trasierra | | | | | | |
| Plataforma Reservada en Avd. Brillante | | | | | | |
| Plataforma Reservada Avd. de los Piconeros, y Avd. de la Igualdad | | | | | | |
| Ampliación del servicio de Cercanías en el corredor del Valle de Guadalquivir entre los municipios de Posadas y Villa del Río (pertenecientes al ámbito del PTMACO), como parte del corredor Palma del Río-Villa del Río. | Red ferroviaria | | | | | |
| Aparcamientos disuasorios asociados a los servicios de Cercanías, en los municipios de la corona metropolitana del Área de Córdoba: Pedro Abad, Villafranca de Córdoba, Almodóvar, Villa del Río, Palma del Río. Evidentemente, la implementación de esta medida está asociada a los plazos y puesta en servicio del Cercanías | Aparcamientos disuasorios | | | | | |

Fuente: Elaboración propia.

Figura 7: Actuaciones específicas Escenario 2. Plataformas reservadas, detalle en Córdoba.

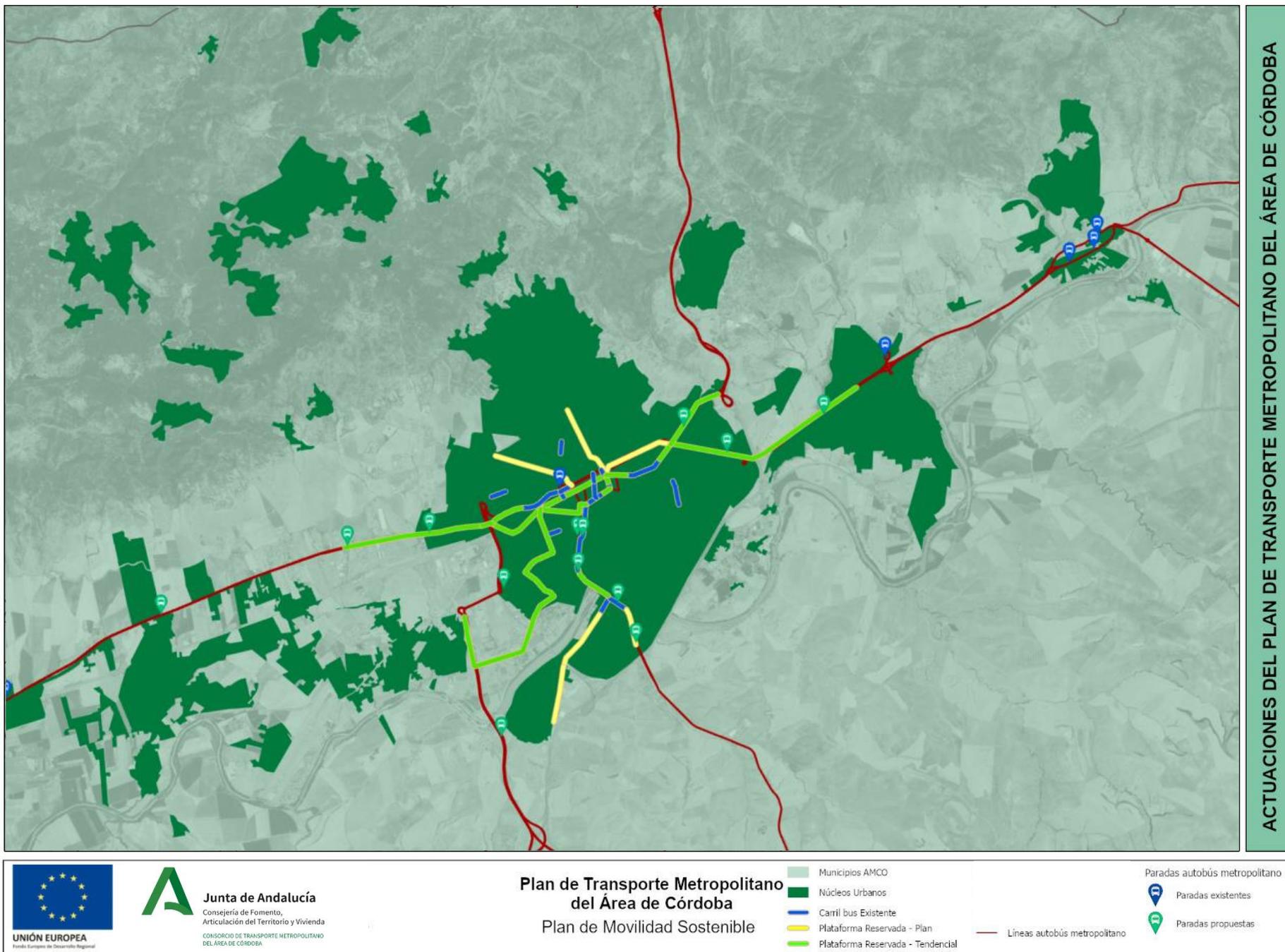


Figura 8: Actuaciones específicas Escenario 2. Plataformas reservadas nuevas líneas metropolitanas en la corona.

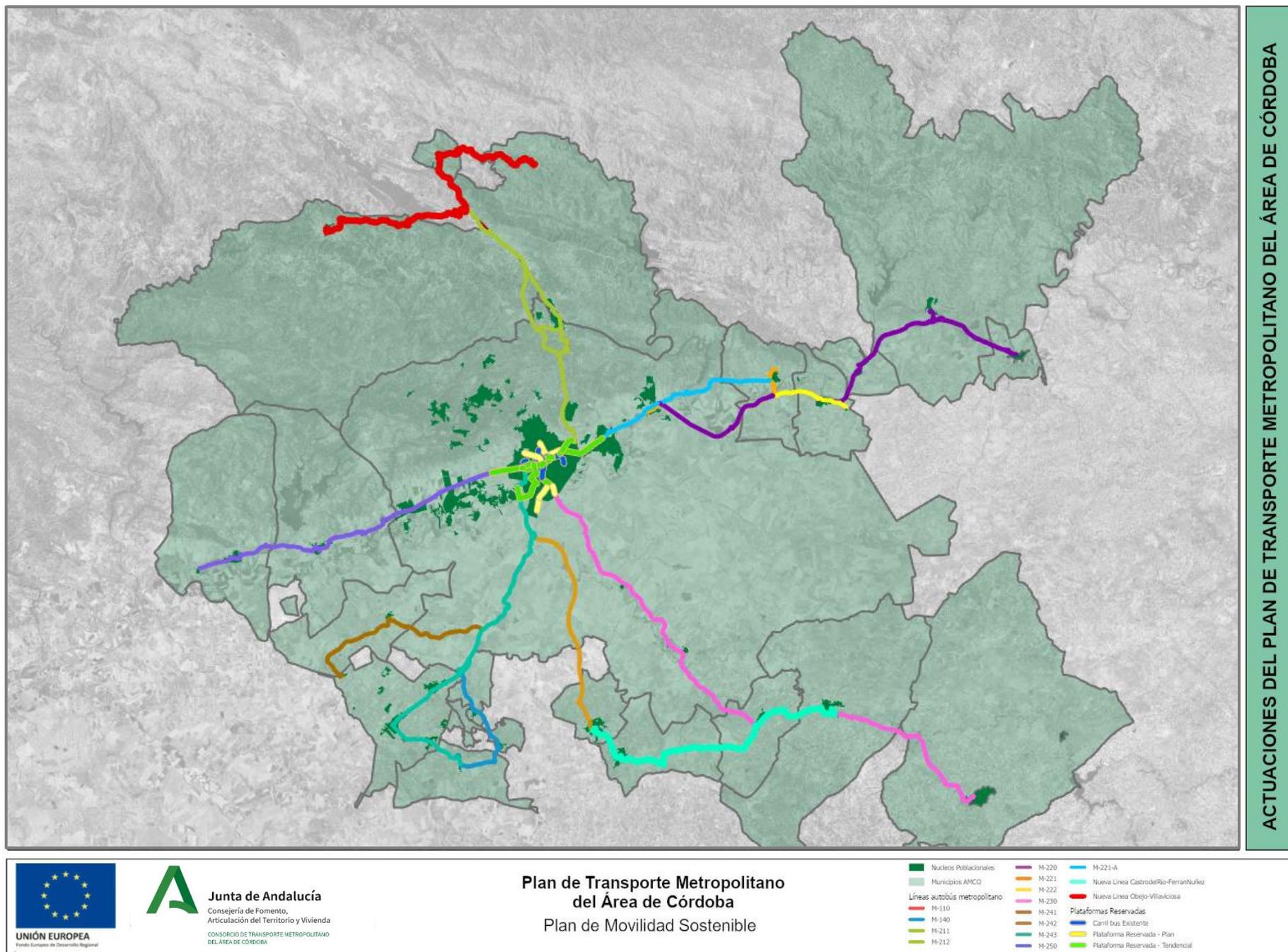


Figura 9: Actuaciones específicas Escenario 3a. Red de cercanías ampliada y aparcamientos disuasorios asociados.

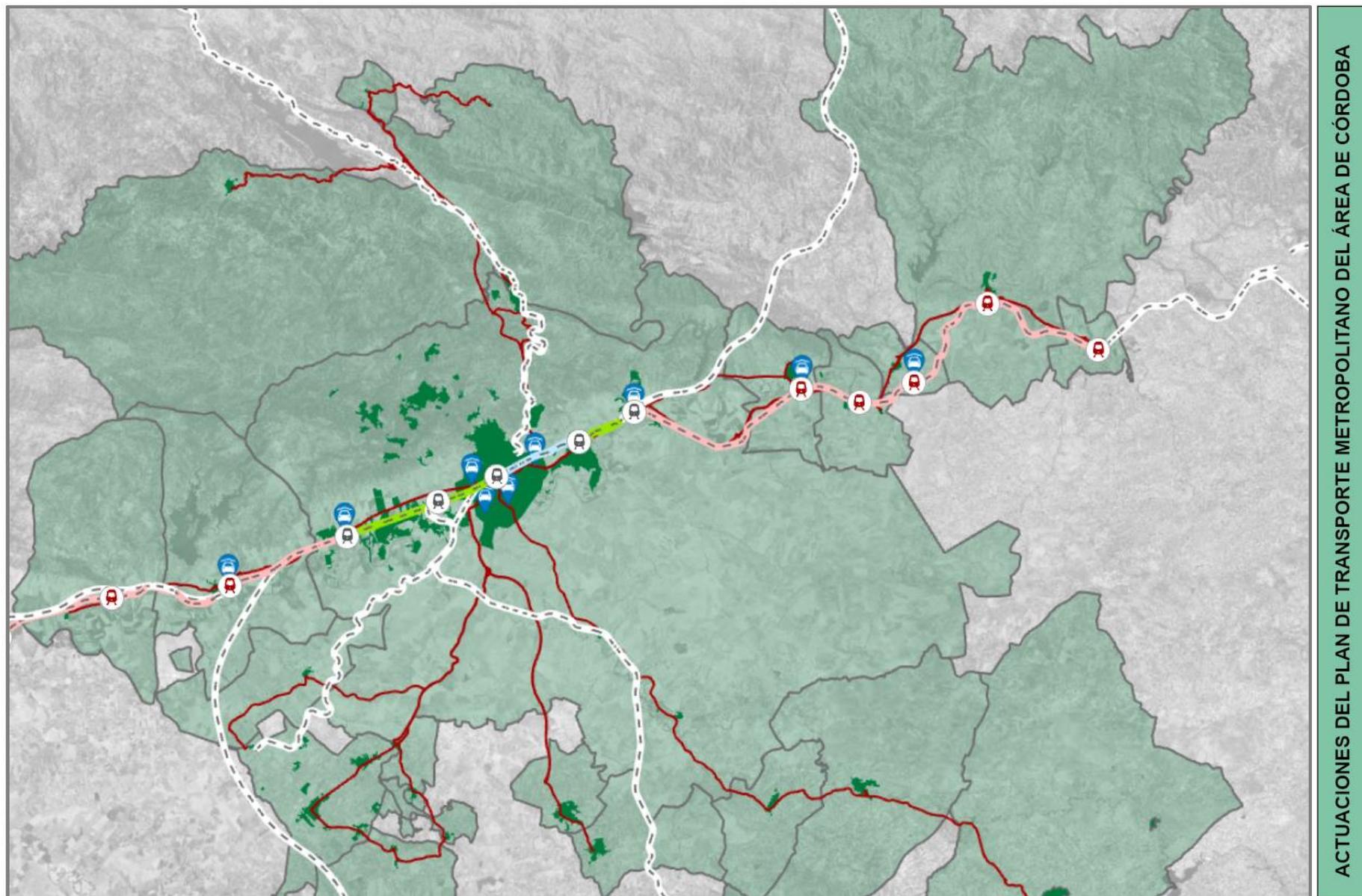
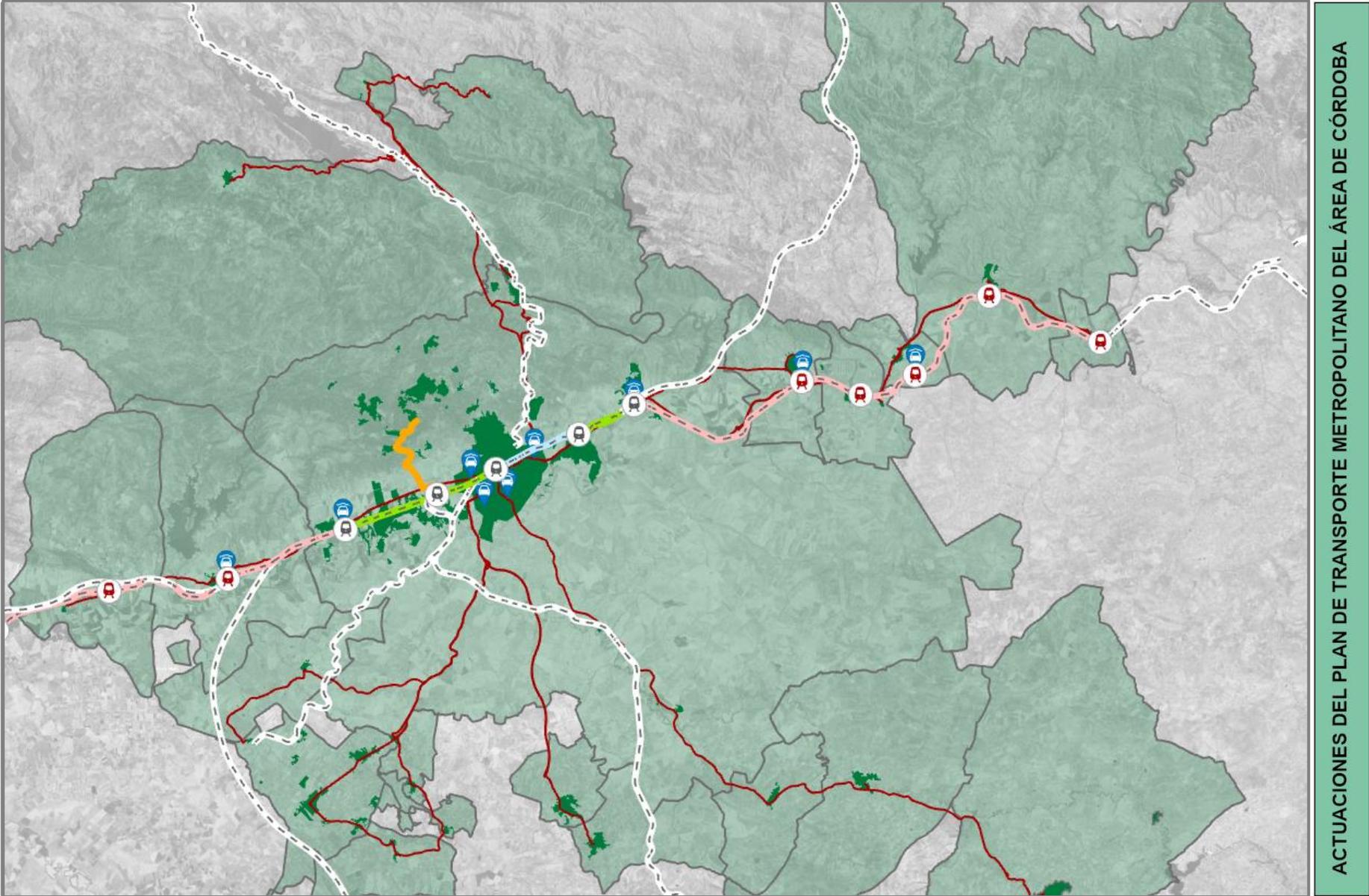
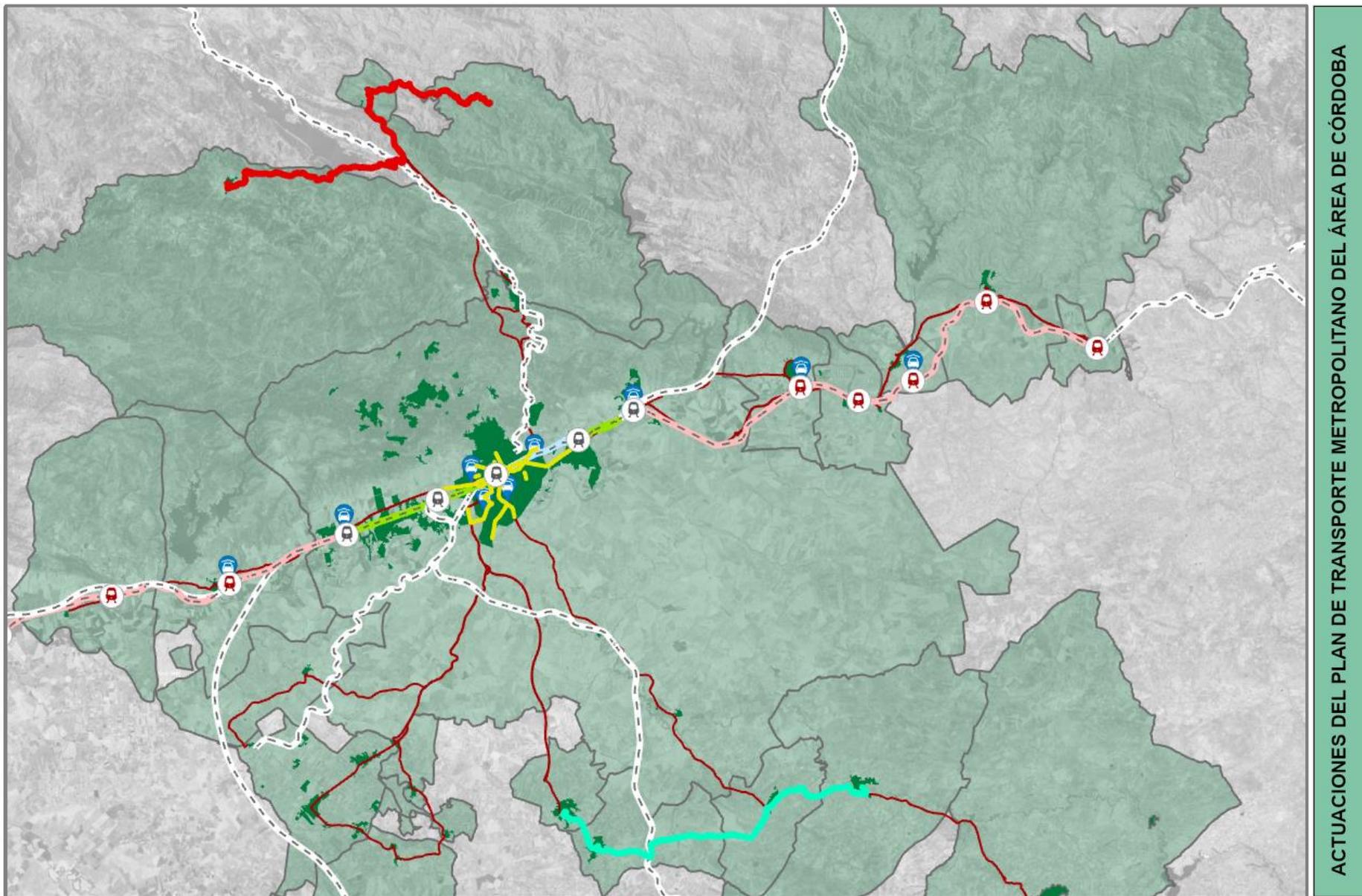


Figura 10: Actuaciones específicas Escenario 3b. Red de cercanías ampliada, aparcamientos disuasorios asociados, y línea alimentadora.



| | | | | | | |
|--|--|--|--|---|---|---|
|  UNIÓN EUROPEA <small>Fondo Europeo de Desarrollo Regional</small> |  Junta de Andalucía <small>Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda</small> <small>CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO DEL ÁREA DE CÓRDOBA</small> | Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba Plan de Movilidad Sostenible | |  Estaciones existentes |  Red Cercanías Existente |  Aparcamiento disuasorio propuesto |
| | |  Estaciones propuestas-Plan (ESC-3) |  Red Cercanías Propuesto-Tendencial  Red Cercanías Propuesto-Plan (ESC-3) |  Nucleos Poblacionales |  Red Ferroviaria existente  Líneas autobús metropolitano  Nueva línea alimentadora cercanías | |

Figura 11: Actuaciones específicas Escenario 3c. Red de cercanías ampliada, aparcamientos disuasorios asociados, y servicios de autobús (E2).



2 Proceso de elección de escenario

En este apartado se explican brevemente el Análisis Coste-Beneficio (ACB) y el Análisis Multicriterio mediante los cuales se ha seleccionado el Escenario del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

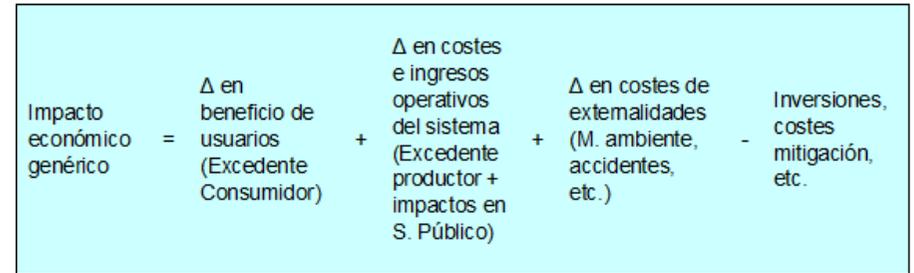
A continuación, se detalla un resumen del proceso.

2.1 Análisis Coste-Beneficio

2.1.1 Introducción

El Análisis Coste-Beneficio (ACB) es una metodología de evaluación de actuaciones que, mediante la cuantificación en unidades monetarias de **los costes y beneficios económicos de un proyecto de inversión** (en este caso denominado escenario), estima cuál sería la alternativa más rentable o eficiente desde el punto de vista social.

Figura 13: Esquema básico del enfoque del Estudio Socioeconómico.



Fuente: Banco Mundial 2

Así, se comparan (en términos monetarios) los costes directos del proyecto (entendiéndose como gastos e inversiones) y los beneficios sociales netos de cada una de las alternativas a analizar, calculándose los efectos diferenciales (“con” versus “sin” proyecto): reducción en coste generalizado de viajes, ahorros de costes operativos en el sistema de transporte, menores emisiones y accidentalidad, etc.

El enfoque metodológico adoptado se basa principalmente en la **Guía para Análisis Coste Beneficio editada por la Comisión Europea** en 2014³. La metodología se basa en el **análisis económico incremental**, lo que supone comparar en términos monetarios cuáles son los efectos de una situación “con” proyecto, respecto de una situación contrafactual, o “sin” proyecto. De esta forma se estima el **impacto neto o diferencial** que tiene la realización del proyecto sobre el conjunto de la sociedad.

² Transport Notes No. TRN-5 (2005).

³ Otros ejemplos de manuales de referencia son, por ejemplo, los manuales de HEATCO (Developing Harmonised European Approaches for Transport Costing and Project Assessment) o en España el Manual

de Evaluación Económica de Proyectos del Transporte, publicado por el CEDEX (2010) y dirigido por G. de Rus.

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

Los flujos sobre los que se calcula la rentabilidad (flujos socio - económicos en este caso) se descuentan por medio de la llamada **tasa social de descuento**⁴.

2.1.2 Identificación de escenarios

Un aspecto fundamental en la evaluación será el criterio de **identificación de escenarios y alternativas** para evaluar la factibilidad del proyecto. Los análisis y cálculos son diferenciales y, por lo tanto, la evaluación económica y financiera ha de efectuarse sobre la base de los **efectos incrementales** (diferenciales) entre un escenario “sin” proyecto y un escenario técnico “con” proyecto que simulará la introducción del nuevo modo o el programa de transporte en cuestión.

El escenario Sin Proyecto es el que se toma como referencia del status quo existente (si no se acometen las actuaciones previstas) y con el que se compara el escenario Con Proyecto. Para la modelización de los escenarios con proyecto se estiman elementos y supuestos acerca de aspectos como:

- Demanda existente con / sin proyecto y modos de transporte a considerar
- Proyecciones de demanda actual y futura: por tipos de servicios, por modos, velocidades promedio, frecuencias de servicio, etc.

Dichos escenarios se caracterizan, se monetizan y proyectan en términos de la diferencia entre los mismos (con / sin), estimando la viabilidad socioeconómica del proyecto incremental en sí.

2.1.3 Distinción de los grandes implicados

Es importante, de cara a la evaluación, identificar cuáles son los principales agentes económicos que participan en el proyecto, para poder discernir mejor cómo calcular los efectos incrementales que se producen. En el caso de las infraestructuras de transporte, usualmente se distinguen tres principales agentes de transporte:

- Gestores de la infraestructura
- Usuarios del proyecto o programa de transporte
- Operadores / productores de transporte involucrados

Al existir diferentes agentes, y hacerse el estudio socioeconómico desde el punto de vista de la sociedad, ciertas partidas deben a veces obviarse ya que son meras **transferencias entre los agentes**, y para unos será una entrada o efecto positivo (ejemplo, ingresos por billetes para el operador) mientras que para otros es una salida equivalente (de signo contrario) o efecto negativo (ejemplo, costes de los billetes para los usuarios). Al sumar este tipo de efectos el resultado es neutral.

⁴ Por ejemplo, la guía para Análisis Coste Beneficio de proyectos de inversión de la UE suele proponer una horquilla estándar de entre el 5%, para países del fondo de cohesión, y del 3%, para el resto de países

miembros. Es sólo una recomendación y un país puede proponer una tasa diferente si se justifica debidamente en términos de crecimiento económico, o si ya se aceptó esa tasa en estudios previos.

2.1.4 Costes y beneficios potenciales de las actuaciones

2.1.4.1 Costes

Según los 5 escenarios propuestos para el PTMACO, a continuación se presentan las inversiones necesarias (en Mill. EUR), agrupando los costes de capital de las actuaciones del Plan en concepto de obra civil, material móvil u otros (campañas de sensibilización, equipamiento de carga eléctrica, etc.).

Tabla 5: Inversiones en los diferentes escenarios considerados (MEUR, sin IVA).

| Escenario (*) | | Obra civil | M. Móvil | Otros | Total |
|---------------|---|------------|----------|-------|-------|
| E1 | Mejora del sistema de autobús metropolitano existente | 28,54 | 16,08 | 14,56 | 59,17 |
| E2 | Impulso de Plataformas reservadas para el autobús | 45,78 | 18,72 | 15,81 | 80,32 |
| E3 | Impulso del sistema de Cercanías | 33,60 | 11,68 | 12,14 | 57,41 |
| E4 | Impulso del sistema de Cercanías, con líneas alimentadoras | 34,38 | 13,00 | 12,76 | 60,14 |
| E5 | Impulso del sistema de Cercanías, con líneas alimentadoras y plataformas reservadas para el autobús | 51,44 | 15,64 | 14,00 | 81,08 |

Fuente: Elaboración propia.

() Excluidos los costes de inversión del escenario sin proyecto o escenario tendencial.*

2.1.4.2 Principales beneficios sociales

En el análisis coste- beneficio se entiende por beneficios sociales de un proyecto la disminución de costes sociales cuando se efectúa una determinada alternativa respecto del escenario sin proyecto. Es decir, los

costes se obtienen (para cada año) por diferencias entre la situación actual y cada alternativa.

Así, variaciones incrementales negativas supondrán un coste neto para el sistema (ej: inversiones, renovaciones, etc.) y variaciones positivas supondrán un beneficio neto. El resultado final de este análisis es el **beneficio social neto** o **rentabilidad social** del proyecto.

En el caso de la implantación de un servicio o programas de transporte público, las principales fuentes de beneficios a estudiar serían a priori las siguientes:

- Ahorros de costes de tiempo de viaje en usuarios
- Ahorros de costes de funcionamiento de modos de transporte (energía, combustibles, lubricantes...)
- Menores costes de accidentalidad en viajeros
- Ahorros de coste de inversión y conservación (mantenimiento y reparaciones) en infraestructuras y vehículos
- Menores costes medioambientales (reducción de emisiones, reducción de polución, reducción de ruido, etc.)

Esquemáticamente, teniendo en cuenta un enfoque de las variaciones de los excedentes, podríamos plantear los impactos potenciales del proyecto (ya sean costes o beneficios incrementales) como sigue.

Figura 14: Esquema de impactos socio económicos potenciales.

| Costes sociales (-) | Beneficios sociales (+) |
|---|---|
| Inversiones iniciales (O C y MR) | Variación Excedente del consumidor: |
| Reinversiones/ Valor Residual | Ahorros de tiempo del viaje al sistema |
| Variación del Excedente de Productor | Ahorros de costes de funcionamiento en coche (costes evitados) |
| Variación (-) en costes O&M en otros modos existentes (bus, tren): se ahorra costes por menor tráfico | Coste para usuarios en forma de pagos al operador por el servicio (tarifas) |
| Variación (-) en ingresos operativos en otros modos existentes (bus, tren): se pierden ingresos por menor tráfico | Reducción Externalidades |
| Ingresos para operadores por los usuarios (tarifas) | Ahorros en accidentalidad |
| | Ahorros en contaminación |
| | Mitigación impactos cambio climático |
| | Reducción impactos por ruido |

Fuente: Proyecto de referencia.

Los efectos de los incrementos en ingresos del sistema y los incrementos de los pagos de los usuarios son dos efectos que se eliminan entre sí (transferencias).

2.1.4.2.1 Cambios en el excedente de consumidor

La variación en el excedente del consumidor supone estimar el cambio que se va a producir, tras el proyecto, en los **costes de transporte y tiempos de viaje** en los tráficos existentes (y captados) para los usuarios de bus, coche, metro.

Los principales impactos son:

- Ahorros de tiempo
- Ahorros de costes de funcionamiento de vehículos privado

2.1.4.2.2 Cambios en el excedente de productor

En este apartado se estiman básicamente las variaciones en costes de operación de cada uno de los operadores de transporte afectados por el proyecto (bus, tren, etc.), así como las variaciones en los ingresos operativos de estos.

Los principales impactos son:

- Ahorros de costes de funcionamiento de los modos de transporte (públicos)
- Variación de ingresos tarifarios

2.1.4.2.3 Reducción potencial de las externalidades negativas

Las externalidades son costes / beneficios para la sociedad, que se manifiestan más allá de los ámbitos del proyecto e influyen en el bienestar de terceros sin que exista compensación monetaria explícita. Dichos efectos deben cuantificarse y luego monetizarse para ser incluidos en el análisis.

En este sentido, los principales impactos son los siguientes:

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

- Ahorros de costes de accidentalidad.
- Ahorro de costes ambientales:
 - Costes de contaminación.
 - Costes de cambio climático.
 - Costes por ruido.

2.1.5 Evaluación económica de las actuaciones

Tras plantearse el enfoque de los análisis, definirse los escenarios a estudiar y las inversiones consideradas, el siguiente paso es la evaluación propiamente dicha y la definición de los principales parámetros y supuestos que van a determinar la forma de obtención y proyección de los flujos económicos.

2.1.5.1 Genéricos

- **Año base del PTMACO:** 2019
- **Período de análisis:**
 - Período de inversiones: 2023 - 2027 (5 años).
 - Período de operaciones: 2028 a 2052 (25 años).
- **Tasa social de descuento:** Se aplica una tasa del 3%.
- **Precios sombra / factores de conversión:** 90% para inversiones y 88% para costes de las operaciones.

2.1.5.2 Transporte

- **Valor del tiempo:** Se aplica un valor promedio de 8,6 €/ hora en 2020⁵.
- **La capitalización del Valor del Tiempo** se hace sobre la base de las previsiones oficiales de crecimiento per cápita del PIB real de España⁶, según datos actualizados a abril de 2022. Se aplica una elasticidad del 0,7.

Tabla 6: Valor del tiempo utilizado.

| Parámetros | Valores |
|---------------------------------|--|
| Valor del tiempo promedio usado | 8,6 €/h, en € de 2020 |
| Métrica de crecimiento | Crecimiento real PIB p/c (Elasticidad 0,7) |

Fuente: Elaboración propia.

- **Tarifas por modos:** se han usado las tarifas medias por kilómetro recorrido para los diferentes modos de transporte involucrados (tren, autobús metropolitano, autobús urbano, etc.).
- **Costes unitarios de operación y mantenimiento por modo de transporte involucrado:** el coste a aplicar dependerá del escenario que se considere debido a la combinación de modos y tipos de infraestructuras en operación. Por este motivo, se ha diferenciado entre los costes de operación y mantenimiento del material móvil, y los costes

⁵ Se han recopilado referencias adaptadas a España o Madrid de: World Bank, ADIF, HEATCO y el documento de Wardman et al (2015)

⁶ International Monetary Fund, World Economic Outlook Database, April 2022.

de operación y mantenimiento de la infraestructura/ superestructura, tomando como referencias los costes unitarios expuestos en documentos oficiales como el “*Estudio de Viabilidad Económico-Financiera del Cercanías de Córdoba*”, la “*Herramienta para la evaluación previa de infraestructuras de transporte público*”, o el “*The World Electric Vehicle Journal*” para el equipamiento de carga de los autobuses eléctricos.

Tabla 7: Costes de operación y mantenimiento por modo.

| Modo | Coste | Ud |
|----------------------------|-------|----------|
| Autobús urbano | 3,986 | €/veh-km |
| Autobús interurbano | 1,252 | €/veh-km |
| Tren Cercanías | 9,379 | €/veh-km |
| Coche | 0,132 | €/veh-km |

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 8: Costes de operación y mantenimiento de infraestructura.

| Concepto | Coste anual |
|---|---|
| Plataforma Reservada | Anualmente 1% del valor de inversión y 5% decenal |
| Tren Cercanías | 28.000 Eur./km |
| Paradas autobús | Anualmente 3% del valor de inversión |
| Cargadores de autobuses eléctricos | 1.000 Eur./ cargador |

| Concepto | Coste anual |
|---|--|
| Cocheras de nuevos autobuses | Anualmente 1% del valor de inversión y 5% decenal (coste de adquisición de suelo excluido) |
| Carriles bici | Anualmente 1% del valor de inversión. |
| Carriles bici (sendas verdes) | Anualmente 1% del valor de inversión. |
| Aparcamientos | Anualmente 1% del valor de inversión. |
| Intercambiadores | Anualmente 3% del valor de inversión. |
| Equipamiento de innovación tecnológica | Anualmente 5% del valor de inversión. |
| Equipamiento de eficiencia energética | Anualmente 5% del valor de inversión. |

Fuente: Elaboración propia.

2.1.5.3 Externalidades

Para la estimación monetaria del ahorro por la reducción de las externalidades negativas se han utilizado los valores medios obtenidos del “Manual de Costes Externos del Transporte” (UE, 2019)⁷.

El cálculo de externalidades se realiza multiplicando las ratios por los pasajeros-kilometro o vehículos-kilometro por el valor correspondiente en la situación sin proyecto y en cada uno de los escenarios estudiados en cada año. La diferencia es el valor a proyectar.

⁷ https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

- **Costes de accidentes:** La transferencia de viajeros al modo o actuación nueva produce una disminución neta de los accidentes. Se utilizan valores medios proporcionados por la guía (Ratios por pas-km (2019):
 - Coche: 5,81 ct €/pas-km
 - Bus urbano./ interurbano: 1,00 ct €/pas-km
 - Tren: 0,50 ct €/pas-km
- **Costes ambientales por polución:** La utilización de los modos nuevos en lugar del coche reduce la polución emitida por los vehículos a motor y genera mejoras en los afectados por estos contaminantes. El Manual de Costes Externos del Transporte proporciona estimaciones del coste de la contaminación del aire por vehículo-kilometro (ratios por veh-km):
 - Coche: 1,14 ct €/veh-km
 - Bus urbano: 14,19 ct €/veh -km
 - Bus interurbano: 14,34 ct €/veh -km
 - Tren: 47,00 ct €/veh -km
- **Cambio climático:** Al ser en general, las actuaciones, medios de transporte más limpios que los modos tradicionales (bus, coche,...) parte de las emisiones de los vehículos cuyos usuarios cambian de modo se verían reducidas⁸.
 - Coche: 1,90 ct €/veh -km
 - Bus urbano: 10,26 ct €/veh -km

- Bus interurbano: 10,09 ct €/veh -km
- Tren: 2,06 ct €/veh -km
- **Ruido:** la mejora ambiental viene dada por la reducción de vehículos privados, aunque ciertas actuaciones (tranvía, BRT, etc,) tengan valores de generación de ruido altos. Factores aplicados:
 - Coche: 0,91 ct €/veh -km
 - Bus urbano: 8,00 ct €/veh -km
 - Bus interurbano: 8,00 ct €/veh -km
 - Tren: 106,00 ct €/veh -km

⁸ Se han contabilizado en este apartado también los costes relacionados con las denominadas emisiones “well-to-tank”. Estas externalidades tienen en cuenta no solamente las emisiones para el

cambio climático originadas por el propio vehículo (emisiones directas por consumo), sino también las emisiones relacionadas con proporcionar la fuente de energía a los vehículos (emisiones indirectas).

2.1.6 Resultados

2.1.6.1 Proyecciones e indicadores económicos

Los apartados de pronóstico de demanda nos aportan los detalles de las previsiones de tráfico por modos y tipos de tráfico. En particular, este elemento es fundamental para la estimación de los ahorros de tiempo de viaje producidos gracias a las nuevas actuaciones (en términos de pasajeros - hora), o los costes operativos evitados (en términos de vehículos - km), por ejemplo.

Por otro lado, se proyectan todas las partidas de costes y beneficios sociales incrementales descritas anteriormente, mediante un modelo económico elaborado en formato Excel, con las particularidades de escenarios, alternativas, períodos de análisis, etc., ya planteadas.

Tras identificarse y monetizarse todos los conceptos objeto de análisis se procede al cálculo de los **indicadores de rentabilidad económico-social**:

- **VAN Económico:** valor actual neto de todos los costes y beneficios sociales netos descontados a la tasa de descuento que aplique.
- **TIR Económica:** tasa interna de retorno de la inversión.
- **B/C:** relación entre el beneficio y el coste actualizado neto (a la misma tasa de descuento que el VAN). Se trata de una cantidad adimensional que expresa el rendimiento obtenido por cada unidad monetaria invertida.

El **valor actual neto (VAN)** de un proyecto se define, pues, del siguiente modo:

$$VAN(S) = \sum_{t=0}^n a_t S_t = \frac{S_0}{(1+r)^0} + \frac{S_1}{(1+r)^1} + \dots + \frac{S_n}{(1+r)^n}$$

Siendo S_n el saldo de beneficios y costes sociales en el momento n y r el factor de descuento social para efectuar la actualización. Un $VAN > 0$ significa que el proyecto genera un beneficio neto (la suma de S_n ponderada es aún positiva) y es en general deseable.

La tasa interna de rendimiento (TIR) se define como la tasa de descuento que anula el valor actual neto social de la inversión, esto es, la que cumple la siguiente condición:

$$VAN(S) = \sum_{t=0}^n \frac{S_t}{(1+TIR)^t} = 0$$

La TIR puede ser, por tanto, un criterio de evaluación de los proyectos: por debajo de un cierto valor de la TIR, la inversión debe considerarse inapropiada.

Así, por ejemplo, para que un determinado proyecto sea rentable desde el punto de vista del Análisis Coste-Beneficio debe cumplirse que:

$$TIR > r; VAN > 0$$

2.1.6.2 Principales resultados

2.1.6.2.1 Indicadores obtenidos

Los resultados que arrojan las proyecciones pueden verse en la siguiente tabla en términos de TIR y VAN de proyecto, así como mediante otros indicadores de rentabilidad socioeconómica, a partir de los cuales se pretende proporcionar un mayor entendimiento del rendimiento de los escenarios.

Tabla 9: Principales resultados económicos por escenario.

| Escenario | | VAN (*) | TIR | B/C (**) | Tiempo / B (***) |
|-----------|---|------------|--------|-------------|---------------------|
| SE1a | Mejora del sistema de autobús metropolitano existente | 121,60 | 14,15% | 2,43 | 0,20 |
| SE2a | Impulso de Plataformas reservadas para el autobús | 150,26 | 13,27% | 2,27 | 0,40 |
| SE3a | Impulso del sistema de Cercanías | 68,19 | 10,09% | 1,45 | 0,18 |
| SE3b | Impulso del sistema de Cercanías, con líneas alimentadoras | 84,27 | 11,12% | 1,58 | 0,21 |
| SE3c | Impulso del sistema de Cercanías, con líneas alimentadoras y plataformas reservadas para el autobús | 96,92 | 10,09% | 1,55 | 0,34 |

(*) VAN: Valor Actual Neto, entendido como el indicador del Beneficio Neto.

(**) B/C: Relación entre el beneficio y el coste anualizado neto.

(***) Tiempo/B: Ratio de ahorros de tiempo respecto a los beneficios del sistema

(considerando los ahorros de tiempo, ahorros por costes evitados, reducción externalidades).

Fuente: Elaboración propia.

Cabe hacer algunas consideraciones técnicas previas respecto de la tabla de indicadores de rentabilidad seleccionados y sobre los criterios de comparabilidad de escenarios:

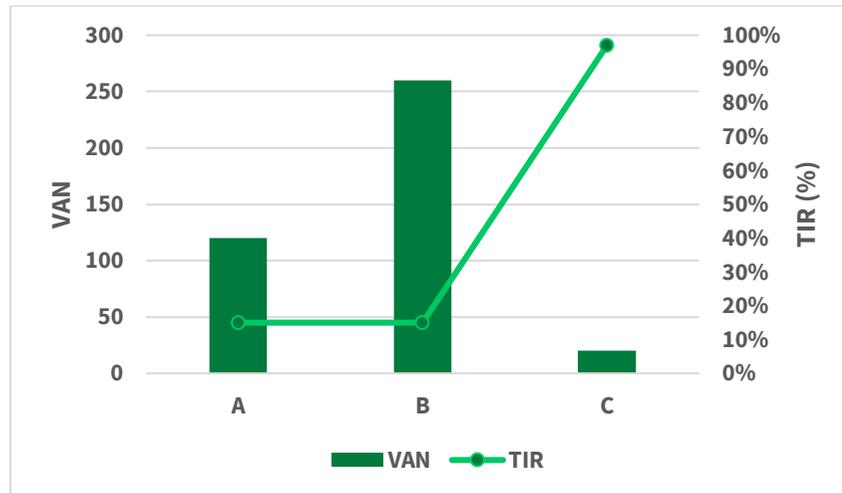
- Debe señalarse, en primer lugar, que **todos los escenarios considerados alcanzan (y superan ampliamente) la condición de**

VAN positivo y de TIR > 3% (tasa de descuento social utilizada). Por tanto, hablamos de proyectos potencialmente realizables desde una óptica económica.

- También debe significarse que en bastantes casos son proyectos o programas poco homogéneos en términos de inversiones iniciales. Véase, por ejemplo, el caso de las inversiones del Escenario SE1a (con actuaciones de mejora de la situación actual), o el Escenario SE2a (con implementación de plataformas reservadas y nuevas líneas de autobús metropolitano). La inversión del Escenario SE2a es prácticamente 1,4 veces la del SE1a.
- Esto desde luego influye en la comparativa y en los indicadores finales. Como medida de rentabilidad, la TIR es insensible a la dimensión de los proyectos, es decir, ofrece una aproximación a la proporcionalidad entre las rentas que se obtiene y los recursos empleados para ellos. Este es un criterio perfectamente válido cuando evaluamos proyectos individuales, **pero induce a error cuando comparamos inversiones de diferente dimensión.**
- A modo ilustrativo, consideremos tres proyectos aleatorios con VAN y TIR conocidos (ver siguiente figura). El proyecto B tiene mayor VAN, A es el segundo y el C el último. Pero el proyecto C alcanza una TIR muy grande (97%), haciendo tentador priorizar el proyecto C. Sin embargo, debe considerarse el hecho de que (si, como es habitual, las inversiones solo pueden realizarse una vez) los responsables del proyecto no van a obtener una rentabilidad del 97% sobre *todo* su presupuesto, sino únicamente sobre lo invertido.

- También es interesante observar que, en este mismo ejemplo, los proyectos A y B tienen aproximadamente la misma TIR, pero diferente VAN: **Cuando se trata de clasificar proyectos, VAN y TIR ofrecen diferentes resultados, y la regla general es priorizar las indicaciones del VAN**

Figura 15: Ejemplo de proyectos con resultados económicos.



Fuente: Elaboración propia.

- En definitiva, VAN y TIR funcionan mejor para indicar situaciones de rentabilidad o de no rentabilidad de actuaciones, que para realizar rankings ordenados de mayor o menor rentabilidad.
- Dicho esto, podemos señalar algunas características que sobresalen de los indicadores:
 - Según la Tasa Interna de Retorno, **todos los escenarios son socialmente rentables**, aunque las mayores rentabilidades se

esperan para el escenario SE1a, en el que se propone, entre otras medidas, optimizar el sistema de autobús metropolitano existente. Ciertamente, este escenario, al igual que el resto, ofrece una serie de ventajas sociales que han sido valoradas muy positivamente en el ACB, como ahorros de tiempo, ahorros de externalidades, etc.) respecto al escenario tendencial.

- Por otra parte, las **mayores rentabilidades absolutas (VAN) se dan en los escenarios SE2a y SE3c**, en los que se implementan, entre otras medidas, plataformas reservadas para el autobús metropolitano, lo que contribuye muy positivamente en los ahorros de tiempo del sistema.
- Los escenarios son claramente proyectos generadores de beneficios por ahorros de tiempo**, tal y como se observa a partir del indicador “Tiempo/B”.
- Por tanto, ya que **todos los escenarios son de clara rentabilidad absoluta (y relativa), y que todos son muy generadores de ahorros de tiempo** (objetivo que se perseguía desde el principio), se debe **señalar que todos los proyectos son decisiones a priori acertadas**, desde el punto de vista económico.

No obstante, y al margen de los resultados del ACB, se remarca que la aplicación de esta metodología tiene como finalidad caracterizar en mayor detalle los escenarios, para compararlos, y no por ello descartar directamente ninguna de las actuaciones que los componen.

En este sentido se destaca que en estudios posteriores del presente Plan se podrían considerar, evaluar y/o planificar actuaciones diferentes a las

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

finalmente propuestas en el Escenario del Plan, por conveniencia, nuevas necesidades, contingencias de cualquier tipo, etc.

En el *Apéndice 2* de este documento se muestran los resultados detallados de cada uno de los escenarios, según la metodología seguida para la elaboración del Análisis Coste Beneficio.

2.2 Análisis Multicriterio

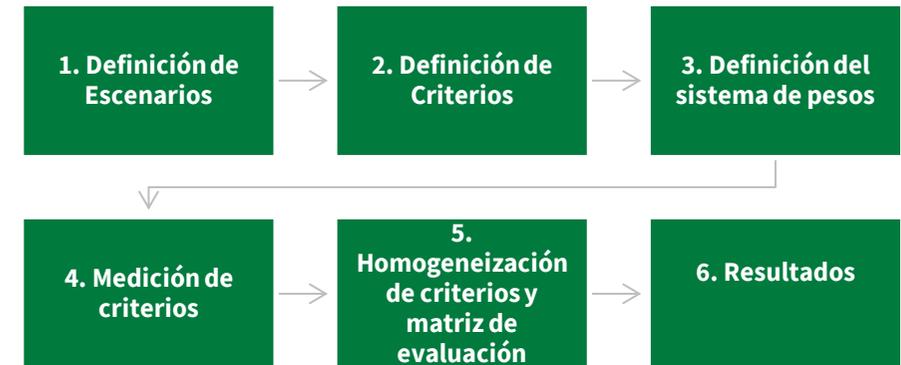
2.2.1 Metodología

Para la selección del Escenario de aplicación, este capítulo desarrolla un análisis multicriterio (AMC) basado el método PATTERN. Se trata de una metodología ampliamente utilizada en proyectos de infraestructuras de transporte, que tradicionalmente consiste en ponderar criterios multidisciplinares (y homogenizados) con el fin de identificar la alternativa más conveniente para el ámbito de estudio y, evidentemente, teniendo en cuenta los objetivos para los que se desarrolla el proyecto en cuestión. En este caso, el Análisis Multicriterio se enmarca en un proceso de planificación de movilidad sostenible metropolitana.

Por este motivo, se ha estimado necesario aplicar este proceso AMC como complementario al Análisis Coste Beneficio, ya que en este último algunos factores muy importantes para el Plan (como es el caso de variables ambientales, sociales o funcionales) se reflejan sin la fuerza suficiente o se ven eclipsados por variables principalmente económicas.

Así, el proceso seguido en el AMC se sintetiza en 6 fases.

Figura 16: Metodología Análisis Multicriterio.



Fuente: Elaboración propia.

1. Definición de los Escenarios.

La evaluación debe considerar el conjunto de escenarios propuestos para el Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, que tal y como se ha descrito en este documento, son cinco.

Estos escenarios, así como el conjunto de las actuaciones que los conforman, se determinan como funcionales y adaptados a las necesidades de movilidad del Área de Córdoba y, desde el punto de vista ambiental, ambientalmente viables, acorde a las directrices y aspectos ambientales establecidos en la Ley 7/2007, de 9 de julio de Gestión Integrada de la Calidad Ambiental (GICA), y tal y como se recoge en el Estudio Ambiental Estratégico (EsAE) del Plan.

2. Definición de los criterios del Análisis Multicriterio.

En metodologías multicriterio, los criterios representan el conjunto de variables capaces de representar los objetivos del Plan, y según se proponga un criterio u otro, se conducirá el proceso de toma de decisiones en la selección de alternativas.

Ciertamente, los objetivos se han formulado en base a la problemática, necesidades y retos identificados para el territorio del Área de Córdoba, y se plantean de forma común a todos los escenarios del Plan de Transporte Metropolitano.

Por este motivo, en esta fase de definición de criterios se analiza cómo los objetivos del Plan afectan a los aspectos ambientales planteados en la Ley GICA. De ese análisis se destaca que ciertos aspectos de la GICA serán fuertemente afectados por el plan, directa o indirectamente, independientemente de la alternativa elegida, mientras que otros factores apenas serán afectados, o su afección se plantea por igual en todos los escenarios.

La siguiente tabla recoge la interacción de los objetivos estratégicos (OE) del Plan con los aspectos ambientales de la GICA, y respecto a estos últimos, se valora el potencial nivel de afección (significativo o no significativo) y su consideración como criterios en el AMC.

- Los aspectos ambientales con potencial de afección “significativo” se integrarán como criterios en el AMC.
 - Biodiversidad
 - Población

- Salud humana
 - Fauna
 - Tierra
 - Aire
 - Factores climáticos
- Los aspectos ambientales que serán menos afectados por el Plan, en el sentido de hacerlo con menos intensidad, con menos riesgo, de forma menos directa, con menos efectos acumulativos o sinérgicos, etc., no se incluirán en el AMC. Estos aspectos se denominan en la siguiente tabla como aspectos con potencial de afección “no significativo”.
 - Flora
 - Agua
 - Bienes materiales
 - Patrimonio cultural
 - Paisaje



Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba
Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

Tabla 10: Interacción entre los Objetivos Estratégicos (OE) del Plan y los aspectos ambientales de la Ley GICA.

| Interacción Aspectos ambientales GICA | Objetivos estratégicos | | | | | | | | | Potencial afectación | | Comentario sobre la selección de criterios |
|--|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----------------------|------------------|---|
| | OE1 | OE2 | OE3 | OE4 | OE5 | OE6 | OE7 | OE8 | OE9 | Significativo | No significativo | |
| Biodiversidad | | | | | | | | | | Significativo | | La biodiversidad se analiza desde el punto de vista de la ocupación de suelo , como permeabilidad de las infraestructuras para la fauna. |
| Población | | | | | | | | | | Significativo | | En el marco del Plan, la afectación a la población se valora en base a la reducción de la accidentalidad asociada al transporte, el ahorro de tiempo , la cobertura demográfica del TP, y el índice de trasbordo en TP. |
| Salud humana | | | | | | | | | | Significativo | | La salud humana se valora a través de la calidad del aire y el fomento de los modos de transporte activos (peatones y ciclistas), este último con la finalidad de incentivar hábitos de vida saludables. |
| Fauna | | | | | | | | | | Significativo | | La fauna se analiza desde el punto de vista de la ocupación de suelo , como permeabilidad de las infraestructuras para la fauna. |
| Flora | | | | | | | | | | | Significativo | En el marco del Plan, se considera un aspecto ambiental poco relevante, por no proponer el Plan nueva infraestructura pesada (terrestre) ni nuevos servicios de transporte que pudiesen afectar de forma significativa a la flora. |
| Tierra | | | | | | | | | | Significativo | | El factor tierra se analiza desde el punto de vista de la ocupación de suelo , como permeabilidad de las infraestructuras en cuanto a materiales. |
| Agua | | | | | | | | | | | Significativo | Por tratarse de un entorno de planificación urbanizado, se considera que no habrá afectaciones significativas sobre la hidrología natural, prescindiendo de este criterio. Por otra parte, el Plan contempla actuaciones principalmente relacionadas con optimizar las infraestructuras existentes, y no propone infraestructura pesada (como autopistas) de nueva construcción. Así, la permeabilidad al agua de las infraestructuras tampoco se considera en el paquete de criterios, por ser un aspecto ambiental poco significativo y no diferenciador en el marco de evaluación. |
| Aire | | | | | | | | | | Significativo | | El factor aire se analiza desde el punto de vista de la calidad del aire y el ruido . |
| Factores climáticos | | | | | | | | | | Significativo | | Los factores climáticos se valoran desde el punto de vista de la contribución al cambio climático (huella de carbono) . |
| Bienes materiales | | | | | | | | | | | Significativo | Por ser un Plan que principalmente optimiza la infraestructura existente, y las actuaciones están relacionadas con mejorar los servicios de transporte público, la afectación a los bienes materiales preexistentes se considera limitada, y no resulta diferenciadora entre las alternativas que se plantean. Por este motivo, no se considera como criterio. |
| Patrimonio cultural | | | | | | | | | | | Significativo | En el marco del Plan, se considera un aspecto ambiental poco relevante, dado que las actuaciones se plantean ajenas a las zonas declaradas en Andalucía como Bienes de Interés Cultural y Bienes de Catalogación General (CG), según se recoge en el Catálogo |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| Interacción | Objetivos estratégicos | | | | | | | | | Potencial afección | | Comentario sobre la selección de criterios |
|---------------------------|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|--------------------|------------------|--|
| Aspectos ambientales GICA | OE1 | OE2 | OE3 | OE4 | OE5 | OE6 | OE7 | OE8 | OE9 | Significativo | No significativo | |
| | | | | | | | | | | | | General de Patrimonio Histórico Andaluz realizado por la Consejería de Cultura y Patrimonio Histórico. Por ello, se prescinde de criterios para este aspecto. |
| Paisaje | | | | | | | | | | | | Por tratarse de un entorno de planificación urbanizado, con actuaciones principalmente relacionadas con optimizar las infraestructuras y servicios de transporte existentes, se considera que la afección al paisaje es poco relevante, y no diferenciará las alternativas entre sí. |

Fuente: Elaboración propia



UNIÓN EUROPEA
Europe Union - European Union



Junta de Andalucía

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

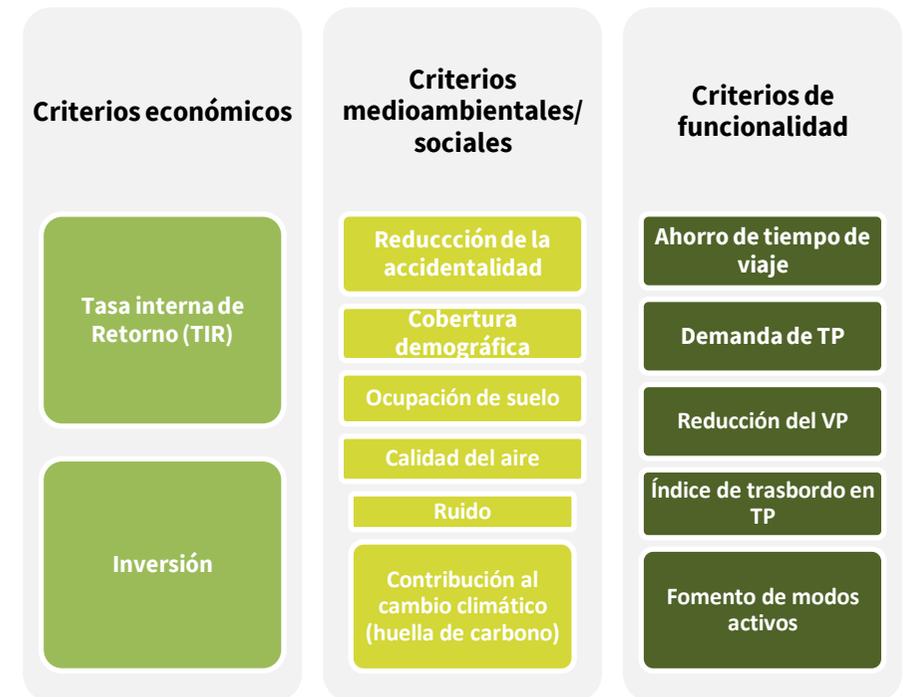
Como resultado, se obtiene una selección de los aspectos de la GICA que formarán parte finalmente del AMC. Solo para esos aspectos seleccionados se plantearán criterios y se asignarán los pesos correspondientes. En cualquier caso, es fundamental destacar que, una vez elegida la alternativa del Plan, en el Estudio Ambiental Estratégico se analizarán todos los aspectos de la Ley GICA, y no solamente aquellos seleccionados para el Análisis Multicriterio.

Sin embargo, y por tratarse de un Plan de Transporte, otros aspectos económicos y funcionales también deben recogerse como criterios en el AMC, con el fin de integrar todos aquellos criterios potencialmente significativos para la evaluación, y evitando solapamientos.

Así, en el AMC del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba se agruparán los criterios en tres categorías: criterios económicos, criterios medioambientales/ sociales, y criterios de funcionalidad. Estos últimos, fundamentalmente asociados a los beneficios de la propia operación y explotación del sistema de transporte.

Ciertamente, agregar criterios en categorías es importante, desde el punto de vista de aplicar un sistema de pesos equitativo y parcialmente no discriminatorio entre las variables que afectan a la sostenibilidad global del territorio. Evidentemente, cualquier definición de criterios, tanto en el proceso de identificación, como en la agrupación en categorías, está sujeto a la parcialidad intrínseca que define cualquier Análisis Multicriterio.

Figura 17: Criterios propuestos en el Análisis Multicriterio.



Fuente: Elaboración propia, en base a las resoluciones acordadas con el Órgano Ambiental.

La descripción detallada de los criterios considerados en el AMC se muestra en la siguiente tabla. Estos criterios, además de ser representativos de los efectos a esperar en cada uno de los escenarios, han de ser fácilmente medibles y cuantificables mediante las herramientas disponibles a esta escala, como por ejemplo mediante los resultados del Modelo de Transporte, los resultados del ACB, o los análisis geoespaciales producto de los datos oficiales que han sido consultados en la Red de Información Ambiental de Andalucía (REDIAM).

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

Tabla 11: Descripción detallada de los Criterios propuestos en el Análisis Multicriterio.

| ID | Agrupación de criterios | Criterios | Definición | Efecto a medir | Unidad de medida | Fuente para la medición |
|-----|----------------------------|---|--|---|------------------|--|
| CR1 | Económicos | Tasa Interna de Retorno (TIR) | La Tasa Interna de Retorno (TIR) refleja la rentabilidad que ofrece la inversión. La TIR, obtenida del ACB, es el promedio geométrico de los rendimientos futuros esperados de dicha inversión. | Rentabilidad socioeconómica del Plan de Transporte Metropolitano. | % | Elaboración propia, como resultado de la aplicación de la Guía para el Análisis Coste Beneficio de la Comisión Europea (2014). |
| CR2 | | Inversión | Recursos económicos asociados a las actuaciones del Plan de Transporte Metropolitano. | Recursos económicos necesarios para el cumplimiento de los objetivos del Plan. | Mill euros | Elaboración propia |
| CR3 | Medioambientales/ Sociales | Reducción de la accidentalidad | Reducción de la accidentalidad asociada al sistema de transporte metropolitano (público y privado) del Área de Córdoba, expresado como coste. | Mejora de la salud humana asociada a la reducción de la accidentalidad. | Mill euros | Elaboración propia a través del Modelo de Transporte, y como resultado de la aplicación de la Guía para el Análisis Coste Beneficio de la Comisión Europea (2014). |
| CR4 | | Cobertura demográfica del TP metropolitano (modos masivos y no masivos) | Población cubierta por el transporte público metropolitano, expresada como % de la población total del área metropolitana. Este indicador se estima a partir de la zona de influencia del transporte público masivo (a 500 m de las paradas/estaciones ferroviarias) y no masivo (a 300 m de paradas de autobús) operativo en el área metropolitana de Córdoba. | Accesibilidad y conectividad territorial en el área metropolitana mediante el TP. | % población | Elaboración propia |
| CR5 | | Ocupación de suelo | Ocupación del suelo de las nuevas infraestructuras de transporte propuesta en los escenarios. Este indicador contempla la superficie de las nuevas infraestructuras de transporte propuestas (por ejemplo nuevas vías ciclistas, nuevas paradas de autobús, etc.). Las mejoras y/o reordenaciones de la infraestructura existente (como reordenar carriles de uso mixto a plataformas reservadas de TP, etc.) no se incluye en las mediciones de este indicador. | Ocupación del suelo asociado a las infraestructuras de transporte. | m ² | Elaboración propia |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| ID | Agrupación de criterios | Criterios | Definición | Efecto a medir | Unidad de medida | Fuente para la medición |
|------|-------------------------|--|--|---|------------------|--|
| CR6 | | Calidad del aire | Emisiones de gases contaminantes asociadas al sistema de transporte metropolitano (público y privado) del Área de Córdoba, expresado como coste. | Mejora de la salud humana asociada a la reducción de la contaminación atmosférica | Mill euros | Elaboración propia a través del Modelo de Transporte, y como resultado de la aplicación de la Guía para el Análisis Coste Beneficio de la Comisión Europea (2014). |
| CR7 | | Ruido | Ruido (como contaminación acústica) asociada al sistema de transporte metropolitano (público y privado) del Área de Córdoba, expresado como coste. | Mejora de la salud humana asociada a la reducción de la contaminación acústica. | Mill euros | Elaboración propia a través del Modelo de Transporte, y como resultado de la aplicación de la Guía para el Análisis Coste Beneficio de la Comisión Europea (2014). |
| CR8 | | Contribución al cambio climático (huella de carbono) | Contribución al cambio climático (como emisiones de gases de efecto invernadero) asociada al sistema de transporte metropolitano (público y privado) del Área de Córdoba, expresado como coste. | Contribuir a la mitigación del cambio climático, mediante la reducción de GEI. Esto tendrá una repercusión positiva sobre la incidencia en el cambio climático, los factores climáticos, la biodiversidad, flora, fauna y calidad del agua y suelo. | Mill euros | Elaboración propia a través del Modelo de Transporte, como resultado de la aplicación de la Guía para el Análisis Coste Beneficio de la Comisión Europea (2014). |
| CR9 | Funcionalidad | Ahorro de tiempo | Valor del ahorro de tiempo asociado a la movilidad metropolitana (en transporte público y transporte privado) del Área de Córdoba. Este ahorro de tiempo se estima comparando el tiempo medio de viaje en el Escenario propuesto del Plan con el relativo al Escenario Tendencial (sin proyecto). A menor tiempo de viaje, y mayor ahorro de tiempo, mayor calidad de los servicios prestados. | Optimización del tiempo de desplazamiento en los viajes metropolitanos, mejorando la calidad de vida de las personas. | Mill euros | Elaboración propia a través del Modelo de Transporte, como resultado de la aplicación de la Guía para el Análisis Coste Beneficio de la Comisión Europea (2014). |
| CR10 | | Demanda del transporte público metropolitano | Viajes diarios (intermunicipales) en transporte público (autobús metropolitano y ferrocarril) en el área metropolitana de Córdoba. | Incentivar y fomentar el uso de los modos de transporte público, disminuyendo la dependencia del vehículo privado y los efectos nocivos sobre el medio ambiente y calidad de vida de las personas. | Viajes/día | Elaboración propia a través del Modelo de Transporte. |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| ID | Agrupación de criterios | Criterios | Definición | Efecto a medir | Unidad de medida | Fuente para la medición |
|------|-------------------------|--|---|---|----------------------------|---|
| CR11 | | Reducción del vehículo privado metropolitano | Viajes diarios (intermunicipales) en vehículo privado en el área metropolitana de Córdoba. | Minimizar el uso del vehículo privado en los desplazamientos metropolitanos, y los efectos nocivos sobre el medio ambiente y calidad de vida de las personas. | Vehículos /día | Elaboración propia a través del Modelo de Transporte. |
| CR12 | | Índice de trasbordo en el transporte público metropolitano | Número promedio de trasbordos que se realizan en los viajes (intermunicipales) en transporte público metropolitano, siendo un factor indicativo del confort y calidad del servicio percibido por el usuario. Como norma general, a mayor número de trasbordos, la percepción del usuario empeora. | Percepción del usuario de transporte público | Etapas en TP/ Viajes en TP | Elaboración propia a través del Modelo de Transporte. |
| CR13 | | Fomento de modos activos (peatones y ciclistas) | Viajes diarios en modos no motorizados (a pie y bicicleta) en el área metropolitana de Córdoba. | Fomentar el uso de la movilidad activa para los desplazamientos regulares, incentivando hábitos de vida saludables, y reduciendo la dependencia del transporte motorizado (emisiones, ruido, ocupación de suelo, etc.). | Viajes/día | Elaboración propia a través del Modelo de Transporte. |

Fuente: Elaboración propia, en base a las resoluciones acordadas con el Órgano Ambiental.



UNIÓN EUROPEA
Europeiska Unionen • European Union



Junta de Andalucía

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

Efectivamente, los criterios se plantean de forma coherente con los objetivos del Plan, demostrando la validez del procedimiento adoptado en el AMC.

Tabla 12: Matriz de alineación entre indicadores y Objetivos del Plan.

| Objetivos | Criterios | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|-----------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|------|------|------|------|
| Objetivos Estratégicos | CR1 | CR2 | CR3 | CR4 | CR5 | CR6 | CR7 | CR8 | CR9 | CR10 | CR11 | CR12 | CR13 |
| OE1 | | | | | | ● | ● | ● | | ● | ● | | ● |
| OE2 | | | | | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | | ● |
| OE3 | | | | | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | | ● |
| OE4 | | | ● | ● | ● | | | | ● | | | ● | ● |
| OE5 | ● | ● | | ● | | | | | ● | ● | ● | | |
| OE6 | ● | | ● | | | | | | ● | ● | ● | ● | |
| OE7 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| OE8 | | | | | | | | | ● | ● | ● | | |
| OE9 | | | ● | ● | | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | ● |

OE1: Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético (mitigación del cambio climático).

OE2: Reducir el nivel de riesgo del sistema de transporte metropolitano respecto a las amenazas climáticas (adaptación al cambio climático).

OE3: Contribuir al logro de los límites y objetivos de calidad del aire y ruido.

OE4: Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad (discapacidad visual, personas sordas o con discapacidad auditiva, personas con dificultades cognitivas, etc.).

OE5: Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte metropolitano.

OE6: Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano.

OE7: Estructurar el modelo de movilidad metropolitano de forma que se incentive el transporte público y los modos alternativos, racionalizando y optimizando el uso de las infraestructuras y la operación de servicios.

OE8: Mejorar los métodos de gestión de la explotación y la digitalización del transporte público.

OE9: Implantar una política de educación ambiental en materia de movilidad, contribuyendo a una planificación sostenible del transporte, alineada con el desarrollo urbano del AMCO.

Fuente: Elaboración propia.

Una vez se han definido los criterios, la Dirección General de Movilidad y Transportes ha establecido un sistema de pesos para cada uno de los criterios y los bloques que los engloban, con la finalidad de valorar la importancia de los mismos en el marco del Plan de Transporte Metropolitano.

El sistema de pesos del AMC se aplicará según la metodología PATTERN, de tal forma que la suma de los pesos de todos los criterios debe ser 1.

Tabla 13: Pesos atribuidos por criterio y grupos de criterios.

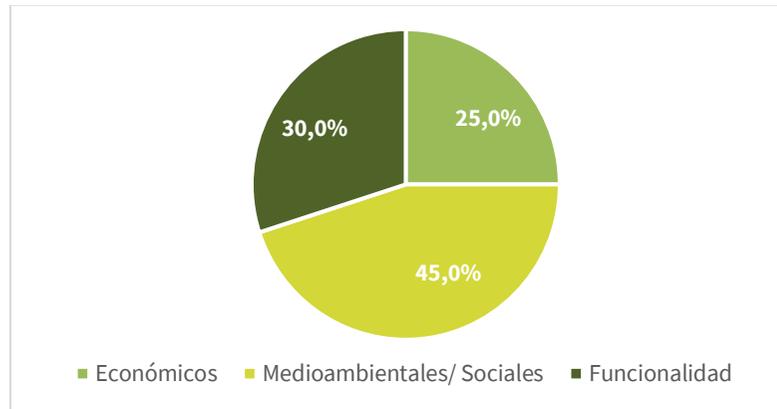
| Criterio | Pesos |
|---|-------------|
| Económicos | 0,25 |
| TIR | 0,14 |
| Inversión | 0,11 |
| Medioambientales/ Sociales | 0,45 |
| Reducción de la accidentalidad | 0,06 |
| Cobertura demográfica del TP metropolitano (modos masivos y no masivos) | 0,07 |
| Ocupación de suelo | 0,06 |
| Calidad del aire | 0,09 |
| Ruido | 0,07 |
| Contribución al cambio climático (huella de carbono) | 0,09 |
| Funcionalidad | 0,30 |
| Ahorro de tiempo | 0,05 |
| Demanda del transporte público | 0,07 |
| Reducción del vehículo privado | 0,07 |
| Índice de trasbordo en transporte público | 0,05 |
| Fomento de modos activos (peatones y ciclistas) | 0,07 |

Fuente: Elaboración propia.

3. Definición del sistema de pesos.



Figura 18: Importancia de los criterios según el sistema de pesos propuesto.



Fuente: Elaboración propia a partir del sistema de pesos propuesto por la Dirección General de Movilidad.

4. Medición de los criterios.

La medición de los criterios es el procedimiento que permite evaluar y comparar de forma cuantitativa los escenarios. Según la naturaleza de los indicadores, éstos se cuantifican según los resultados del Modelo de Transportes realizado para el Área de Córdoba, los resultados del Análisis Coste Beneficio, y/o inputs o resultados de análisis de bases de datos georreferenciadas de la REDIAM.

5. Homogeneización de los criterios y matriz de evaluación.

Una vez se han cuantificado los indicadores, en términos absolutos y en sus unidades correspondientes, el siguiente paso es homogeneizarlos a una escala 0-1, con el fin de hacerlos comparables entre sí.

Para ello se ha aplicado un método estandarizado que consiste comparar cada valor del criterio por el “mejor valor” o “valor de referencia” del conjunto de valores de un mismo indicador. En este paso, es fundamental considerar si

los indicadores son “tipo coste”, ya que el “mejor valor” o “valor de referencia” será el mínimo de la serie. Así, se multiplicarán los valores homogeneizados por los pesos para obtener la Matriz de evaluación del AMC.

6. Obtención y análisis de resultados.

2.2.2 Resultados

Finalmente, las mediciones, homogeneizadas, se ponderan según el sistema de pesos propuesto, teniendo como resultado que **la mejor alternativa para el PTMACO es el escenario SE3b, que contempla la ampliación de los servicios de cercanías en el corredor del Valle del Guadalquivir, además de impulsar mejoras significativas en la operación del sistema autobús metropolitano actual.**

En cualquier caso, y con base en las mediciones, resulta conveniente analizar cómo varían las valoraciones entre los escenarios.

Se remarca que las mediciones de los criterios son ligeramente similares entre escenarios, y se rigen principalmente por la modelización de la actuación principal que los caracteriza. En este sentido, también se remarca que los escenarios propuestos se basan fundamentalmente en mejorar los servicios de transporte existentes, y se proponen diversas medidas que son comunes a todos ellos, atendiendo a los instrumentos de planificación vigentes que las consideran, y las recomendaciones de la DGMT y el CTMACO.

- **La Tasa Interna de Retorno (TIR)** refleja la rentabilidad social de las alternativas, y en todos los escenarios se alcanza la condición de superar la tasa social de descuento ($TIR > 3\%$). Los resultados indican que todos los escenarios son socialmente rentables, aunque las

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

mayores rentabilidades se esperan para el escenario SE1b, en el que se propone, entre otras medidas, optimizar el sistema de autobús metropolitano existente. Ciertamente, este escenario, al igual que el resto, ofrece una serie de ventajas sociales que han sido valoradas muy positivamente en el ACB, como ahorros de tiempo, ahorros de externalidades, etc.) respecto el escenario tendencial.

- A pesar de tener los escenarios múltiples actuaciones comunes, las mayores **inversiones** se detectan en aquellos que conjugan la operación de plataformas reservadas, como es el caso del SE2a y SE3b.
- El criterio de **reducción de accidentalidad** refleja los ahorros (en coste) que la sociedad percibe por minimizar los accidentes de tráfico, y por el riesgo asociado, se asignan mayores costes al coche que a cualquier otro modo de transporte público. Por ejemplo, el coste de un pasajero-km en coche (0,05 €/pas-km) es del orden de 5 veces el del autobús, y 10 veces el del tren (Guía de ACB de la Comisión Europea). Por este motivo, se identifica que los escenarios asociados a la ampliación del cercanías (SE3a, SE3b, SE3c) reducen en mayor medida el número de vehículos privados en circulación, obteniendo por tanto las mejores cifras de ahorros en costes de accidentalidad. Los indicadores extraídos del modelo de transporte ratifican que el SE3c recoge el menor índice de pax-km de todos los escenarios, y por ello este es el escenario con mayores ahorros de accidentalidad.
- Los aspectos del medio relacionados con la **mejora de la calidad del aire, ruido y huella de carbono**, también se asocian a la disminución de los veh-km del sistema de transporte, tanto de público como de privado. En este sentido, la Guía de la Comisión Europea sobre ACB

establece unos costes medios por veh-km y modo, y al contrario de lo que ocurre con el indicador relacionado con la accidentalidad, en estos casos tiene más coste (en calidad de aire, ruido y huella de carbono) un autobús (o tren diésel, en su caso) que un coche, por el consumo y peso de los vehículos. Por ejemplo, se establece un coste medio de 0,14 €/veh-km para el autobús y de 0,01€/veh-km para el coche en materia de contaminación del aire. Lo mismo ocurre para la monetización de los costes asociados al cambio climático, que en la Guía se establecen en los 0,019 €/veh-km para el coche y en los 0,10 €/veh-km para el autobús. Considerando el ruido, el tren es el modo que genera mayor contaminación acústica (1,06 €/veh-km) de los tres analizados, y es significativamente mayor a los costos relacionados por el coche (0,009 €/veh-km) o el autobús interurbano (0,08 €/veh-km).

Por tanto, y según el procedimiento integrado en la Guía de la CE, **todos los escenarios mejoran las externalidades relacionadas con la calidad del aire, ruido y cambio climático**, aunque con ligeras diferencias según la propuesta que se haga sobre la operación del cercanías, autobús, y cuanto se reduzca el vehículo privado.

- **Todos los escenarios planteados son generadores de ahorros de tiempo.** No obstante, los mayores ahorros se deben a aquellas medidas que, por sus principales características, reducen los tiempos de viaje. Por este motivo los escenarios con plataformas reservadas para el autobús (SE2a y SE3c) son los que recogen los mayores índices de ahorro de tiempo.
- Por otra parte, también se debe remarcar la influencia que tiene el modo de transporte elegido sobre el tiempo de viaje, ya que, para un



UNIÓN EUROPEA
European Union



Junta de Andalucía

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

par O/D, el tiempo medio de viaje es mayor a bordo del TP que en vehículo privado. En este sentido, y al comparar el SE2a (actuación principal de plataformas reservadas) con el SE3c (actuación principal de plataformas reservadas y ampliación del cercanías), el SE3c capta más demanda de TP, y por ello sus tiempos medios de viaje serán ligeramente mayores para SE3c que para SE2a. Por tanto, SE2a obtiene mayores ahorros de tiempo que SE3c.

- La implementación de las actuaciones del Plan incrementa notablemente la **demanda del TP metropolitano**, considerando el conjunto de pasajeros que han subido a los autobuses competencia del CTMACO y el sistema ferroviario. Comparando los resultados del Plan con los del escenario Tendencial a 2030, la demanda de TP metropolitano (interurbano) ha aumentado entre 1,4 y 1,5 veces en todos los escenarios que plantea el PTMACO. No obstante, por ser los escenarios SE3a, SE3b y SE3c los que proponen medidas de actuación conjuntas sobre el autobús y el cercanías, las mayores demandas de TP se registran en estos tres escenarios, y ligeramente mayor en el SE3b por disponer, además, de una línea alimentadora del cercanías en el municipio de Córdoba.
- Del mismo modo, los escenarios asociados a la ampliación del cercanías (SE3a, SE3b y SE3c) arrojan los mejores resultados en materia de **disminución del vehículo privado**.
- El **índice de trasbordo** de los viajes metropolitanos es muy similar en todos los escenarios, los cuales oscilan entre 1,5 y 1,3. En cualquier caso, resulta conveniente indicar que los escenarios que integran la ampliación del cercanías (SE3a, SE3b y SE3c), no solo proponen un mayor número de servicios ferroviarios en el corredor del Valle del

Guadalquivir, sino que se habilitan estaciones/ apeaderos de subida/bajada de pasajeros en todos los municipios de su traza, mejorando la permeabilidad del sistema ferroviario, y por tanto disminuyendo el índice de trasbordo. Un claro ejemplo se podría asociar con el municipio de Posadas. En el año base, para poder alcanzar Posadas desde cualquier estación del ámbito era preciso hacer trasbordo en Córdoba, pero con la actuación de ampliar el cercanías se evitaría el trasbordo para llegar al destino final.

- **La cobertura del TP metropolitano** es similar entre escenarios, aunque mayor en aquellos que integran una ampliación y mejora de la red de cercanías.
- **La ocupación del suelo** por las nuevas infraestructuras, a la escala estratégica del Plan, se considera similar entre escenarios. No obstante, esta es mayor para los escenarios que proponen una mayor mejora del sistema de autobuses, por la mayor flota necesaria, y por tanto por el mayor espacio necesario que se debería prever en cocheras. Esto se considera en los escenarios SE1a y SE2a.
- Finalmente, y respecto **el fomento de los modos activos**, todos los escenarios reflejan mejoras respecto el escenario tendencial, y por ser la mayoría de las actuaciones comunes, no se aprecian grandes diferencias entre escenarios.

En cualquier caso, las siguientes tablas muestran los resultados parciales y finales del Análisis Multicriterio, en el que la alternativa más favorable para el Área de Córdoba se asocia al **escenario SE3b**.



UNIÓN EUROPEA
Europe Union - European Parliament



Junta de Andalucía

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba
Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

Tabla 14: Cuantificación de los criterios y sistema de pesos.

| Multicriterio PATTERN | | Cuantificación y Sistema de Pesos | | | | | Unidad | Indicador Tipo |
|---|------|-----------------------------------|---------|---------|---------|---------|----------------|-------------------|
| | | SE1a | SE2a | SE3a | SE3b | SE3c | | |
| TIR | | 14,15% | 13,27% | 10,09% | 11,12% | 10,09% | % | beneficio |
| | Peso | 0,14 | 0,14 | 0,14 | 0,14 | 0,14 | | |
| Inversión | | 59,173 | 80,315 | 57,413 | 60,140 | 81,079 | Mill € | coste |
| | Peso | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | 0,11 | | |
| Reducción de la accidentalidad | | 45,360 | 45,007 | 52,486 | 52,777 | 53,146 | Mill € | beneficio |
| | Peso | 0,06 | 0,06 | 0,06 | 0,06 | 0,06 | | |
| Cobertura demográfica del TP metropolitano (modos masivos y no masivos) | | 16,2% | 16,2% | 20,8% | 20,8% | 20,8% | % | beneficio |
| | Peso | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | | |
| Ocupación de suelo | | 3.667 | 4.228 | 2.689 | 2.970 | 3.531 | m ² | coste |
| | Peso | 0,06 | 0,06 | 0,06 | 0,06 | 0,06 | | |
| Calidad del aire | | 7,244 | 5,932 | 6,628 | 6,921 | 5,847 | Mill € | beneficio |
| | Peso | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | | |
| Ruido | | 6,029 | 5,263 | 2,473 | 2,644 | 2,047 | Mill € | beneficio |
| | Peso | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | | |
| Contribución al cambio climático (huella de carbono) | | 13,363 | 12,300 | 15,210 | 15,440 | 14,695 | Mill € | beneficio |
| | Peso | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | 0,09 | | |
| Ahorro de tiempo | | 41,68 | 108,33 | 39,36 | 47,69 | 94,17 | Mill € | beneficio |
| | Peso | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | | |
| Demanda del transporte público metropolitano | | 13.750 | 13.951 | 14.230 | 14.231 | 14.229 | Viajes/día | beneficio |
| | Peso | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | | |
| Reducción del vehículo privado metropolitano | | 92.159 | 91.965 | 91.918 | 91.918 | 91.919 | Vehículos/día | coste |
| | Peso | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | | |
| Índice de trasbordo en el transporte público metropolitano | | 1,42 | 1,47 | 1,35 | 1,36 | 1,37 | % | coste |
| | Peso | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | 0,05 | | |
| Fomento de modos activos (peatones y ciclistas) | | 470.004 | 470.356 | 469.284 | 469.280 | 469.287 | Viajes/día | beneficio |
| | Peso | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | | |

Fuente: Elaboración propia.



UNIÓN EUROPEA
European Union



Junta de Andalucía

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

Tabla 15: Valores de los indicadores homogeneizados (0-1).

| Multicriterio PATTERN | Homogeneización de indicadores | | | | |
|---|--------------------------------|------|------|------|------|
| | SE1a | SE2a | SE3a | SE3b | SE3c |
| TIR | 1,00 | 0,78 | 0,00 | 0,25 | 0,00 |
| Inversión | 0,93 | 0,03 | 1,00 | 0,88 | 0,00 |
| Reducción de la accidentalidad | 0,04 | 0,00 | 0,92 | 0,95 | 1,00 |
| Cobertura demográfica del TP metropolitano (modos masivos y no masivos) | 0,00 | 0,00 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| Ocupación de suelo | 0,36 | 0,00 | 1,00 | 0,82 | 0,45 |
| Calidad del aire | 1,00 | 0,06 | 0,56 | 0,77 | 0,00 |
| Ruido | 1,00 | 0,81 | 0,11 | 0,15 | 0,00 |
| Contribución al cambio climático (huella de carbono) | 0,34 | 0,00 | 0,93 | 1,00 | 0,76 |
| Ahorro de tiempo | 0,03 | 1,00 | 0,00 | 0,12 | 0,79 |
| Demanda del transporte público metropolitano | 0,00 | 0,42 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| Reducción del vehículo privado metropolitano | 0,00 | 0,80 | 1,00 | 1,00 | 1,00 |
| Índice de trasbordo en el transporte público metropolitano | 0,35 | 0,00 | 1,00 | 0,87 | 0,80 |
| Fomento de modos activos (peatones y ciclistas) | 0,67 | 1,00 | 0,00 | 0,00 | 0,01 |

Fuente: Elaboración propia.

Tabla 16: Resultados del Análisis Multicriterio.

| Multicriterio PATTERN | Matriz de Evaluación con resultados ponderados | | | | |
|-----------------------|--|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | SE1a | SE2a | SE3a | SE3b | SE3c |
| Resultado | 0,52 | 0,38 | 0,62 | 0,67 | 0,45 |

Fuente: Elaboración propia.



UNIÓN EUROPEA
Estado Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

3 Ficha detallada del escenario del Plan

3.1 Programas de actuación

Las actuaciones del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba se enmarcan en diferentes Programas de Actuación, tal y como se describe en las siguientes líneas.

Figura 19: Programas de Actuación del PTMACO.



Fuente: Elaboración propia.

El programa P5 de seguimiento y Evaluación es un programa transversal, tal y como propia denominación indica.

Figura 20: Tipos de actuaciones por Programa de Actuación.



Fuente: Elaboración propia.

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

Los programas del Plan se proponen en sintonía con las líneas estratégicas, objetivos estratégicos y objetivos específicos.

Tabla 17: Matrices de coherencia de los Programas de Actuación con las LE, OE, y OESP del Plan.

| Líneas Estratégicas | | P1 | P2 | P3 | P4 | P5 |
|------------------------|---|----|----|----|----|----|
| LE1 | Dotar al Área de Córdoba de opciones adecuadas de transporte público como alternativa al uso del vehículo privado. | | | | | |
| LE2 | Sensibilización y potenciación del sistema de transporte hacia un modelo de movilidad sostenible como medida de adaptación al cambio climático. | | | | | |
| LE3 | Fomentar el uso de modos de transporte no motorizados. | | | | | |
| LE4 | Potenciar el carácter multimodal del ámbito. | | | | | |
| LE5 | Integrar los avances tecnológicos en la planificación, gestión y operación del transporte público. | | | | | |
| Objetivos estratégicos | | P1 | P2 | P3 | P4 | P5 |
| OE1 | Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético (mitigación del cambio climático). | | | | | |
| OE2 | Reducir el riesgo de los impactos del cambio climático, minimizando sus efectos (adaptación al cambio climático). | | | | | |
| OE3 | Contribuir al logro de los límites y objetivos de calidad del aire y ruido. | | | | | |
| OE4 | Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad (discapacidad visual, personas sordas o con discapacidad auditiva, personas con dificultades cognitivas, etc.). | | | | | |
| OE5 | Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte metropolitano. | | | | | |
| OE6 | Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano. | | | | | |
| OE7 | Estructurar el modelo de movilidad metropolitano de forma que se incentive el transporte público y los modos alternativos, racionalizando y optimizando el uso de las infraestructuras y la operación de servicios. | | | | | |
| OE8 | Mejorar los métodos de gestión de la explotación y la digitalización del transporte público. | | | | | |
| OE9 | Implantar una política de educación ambiental en materia de movilidad, contribuyendo a una planificación sostenible del transporte, alineada con el desarrollo urbano del AMCO. | | | | | |
| Objetivos específicos | | P1 | P2 | P3 | P4 | P5 |
| OESP1 | Incrementar la participación del transporte público metropolitano. | | | | | |
| OESP2 | Incrementar la intermodalidad en el transporte metropolitano, mejorando su competitividad. | | | | | |
| OESP3 | Consolidar la gestión metropolitana de la movilidad. | | | | | |
| OESP4 | Mejorar los parámetros que determinan la sostenibilidad del transporte metropolitano. | | | | | |
| OESP5 | Reducir la dependencia del petróleo y sus derivados en la movilidad. | | | | | |
| OESP6 | Incorporar nuevas fórmulas de movilidad. | | | | | |
| OESP7 | Incrementar el uso de las tecnologías en la gestión del transporte público y en la información proporcionada al usuario. | | | | | |
| OESP8 | Cumplir con los compromisos europeos, nacionales y comunitarios en materia de cambio climático. | | | | | |
| OESP9 | Reducir las emisiones de partículas generadas del tráfico rodado | | | | | |
| OESP10 | Aumentar la participación de la electricidad en el consumo de energía del transporte | | | | | |
| OESP11 | Fomentar hábitos de vida saludables y un entorno más saludable en relación con la movilidad. | | | | | |
| OESP12 | Incrementar la participación de la movilidad activa (a pie y bicicleta) en el reparto modal metropolitano. | | | | | |
| OESP13 | Incrementar la penetración de las energías de origen renovable en el consumo final. | | | | | |
| OESP14 | Promover la logística y el transporte de mercancías sostenible | | | | | |

Fuente: Elaboración propia.



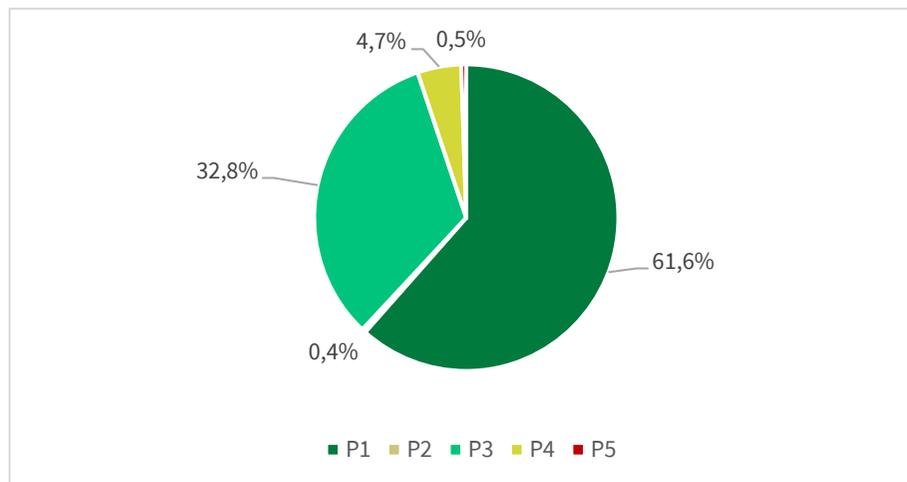
Así, y a modo de resumen, cada uno de los programas requiere de la siguiente inversión de capital para ejecutar el conjunto de actuaciones que los conforman. Se indica que las cifras y las fuentes de financiación indicadas son preliminares, y se concretarán en el documento de Versión Final del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

Tabla 18: Programas de Actuación del PTMACO.

| Programa | Inversión (Mill. €), sin IVA | Inversión (Mill. €), con IVA | Peso de la inversión (%) |
|--------------|---------------------------------|---------------------------------|-----------------------------|
| P1 | 37,2 | 45,0 | 61,6% |
| P2 | 0,2 | 0,3 | 0,4% |
| P3 | 19,9 | 24,0 | 32,8% |
| P4 | 2,8 | 3,4 | 4,7% |
| P5 | 0,32 | 0,4 | 0,5% |
| Total | 60,4 | 73,1 | 100,0% |

Fuente: Elaboración propia.

Figura 21: Distribución presupuestaria de los Programas de Actuación del PTMACO.



Fuente: Elaboración propia.

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| Código del Programa | P1 | Nombre del Programa | Proporcionar un sistema de transporte público competitivo |
|-------------------------------|---|---------------------|--|
| Línea Estratégica | LE1: Dotar al Área de Córdoba de opciones adecuadas de transporte público como alternativa al uso del vehículo privado. | | |
| Objetivos Estratégicos | <p>OE1: Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético (mitigación del cambio climático).</p> <p>OE2: Reducir el nivel de riesgo del sistema de transporte metropolitano respecto a las amenazas climáticas (adaptación al cambio climático).</p> <p>OE3: Contribuir al logro de los límites y objetivos de calidad del aire y ruido.</p> <p>OE5: Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte metropolitano.</p> <p>OE6: Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano.</p> <p>OE7: Estructurar el modelo de movilidad metropolitano de forma que se incentive el transporte público y los modos alternativos, racionalizando y optimizando el uso de las infraestructuras y la operación de servicios.</p> | | |
| Objetivos Específicos | <p>OESP1: Incrementar la participación del transporte público metropolitano.</p> <p>OESP2: Incrementar la intermodalidad en el transporte metropolitano, mejorando su competitividad.</p> <p>OESP4: Mejorar los parámetros que determinan la sostenibilidad del transporte metropolitano.</p> <p>OESP5: Reducir la dependencia del petróleo y sus derivados en la movilidad.</p> <p>OESP6: Incorporar nuevas fórmulas de movilidad.</p> <p>OESP8: Cumplir con los compromisos europeos, nacionales y comunitarios en materia de cambio climático.</p> | | |

Descripción del Programa P1

El Programa de Actuación P1 aborda el reto de convertir el sistema de transporte público en un competidor del vehículo privado. Se centra en conseguir proporcionar los servicios más adecuados a las necesidades de la población aumentando la cohesión social y territorial, con la idea de implementar un sistema flexible y eficiente de transporte, superando así el modelo actual centrado en el vehículo privado.

Para este propósito, este programa pretende ejecutar actuaciones que optimicen el sistema de transporte público existente en el Área de Córdoba, centrándose fundamentalmente en ampliar los servicios de Cercanías de RENFE entre Posadas y Villa del Río, como parte del corredor Plama del Río-Villa del Río.



Descripción del Programa P1

Así mismo, este Programa propone un refuerzo mayúsculo del sistema de autobús metropolitano, mejorando la calidad de los servicios (número de expediciones, cobertura horaria, etc.), coordinando los horarios de los mismos, e incluso ampliando la permeabilidad de los servicios con mayor número de paradas de autobús metropolitano en el municipio de Córdoba, en zonas de hospitales, polígonos industriales, etc. Además, y con el objetivo de reforzar la oferta en las horas de mayor demanda, los nuevos autobuses adquiridos serán eléctricos, con un modelo de carga eléctrica inteligente basado en cargadores de carga lenta (150 KW).

A estas actuaciones las acompañan otras encaminadas a reformular el Mapa Concesional del sistema de transporte público metropolitano por carretera, así como el estudio de nuevos servicios de proximidad del Cercanías mediante la explotación de lanzaderas.

| | |
|-----------------------------------|--|
| Población Destinataria | Población usuaria y potencialmente usuaria del transporte público metropolitano del Área de Córdoba (autobús y Cercanías). |
| Población Beneficiaria | Población de todos los municipios que componen el Área Metropolitana de Córdoba. |
| Agentes implicados | Junta de Andalucía, CTMACO, Entidades Locales, Renfe. |
| Organismos Responsables | Junta de Andalucía y CTMACO. |
| Indicadores de realización | <p>IR15: Número de servicios operativos para cada línea de transporte público.</p> <p>IR16: Número de autobuses limpios (o cero emisiones) que componen la flota de autobuses de las líneas gestionadas por el CTMACO.</p> <p>IR17: Número de líneas integradas en el sistema de transporte a la demanda del CTMACO.</p> <p>IR18: Población servida por las líneas de transporte público integradas en el CTMACO.</p> |
| Indicadores de resultado | <p>I11: % de incremento de la demanda del transporte público.</p> <p>I12: % de incremento del número de usuarios y usuarias del sistema de transporte público metropolitano por carretera de uso regular.</p> <p>I14: % de reducción del vehículo privado.</p> <p>I15: % de incremento del número de usuarios y usuarias del sistema de transporte público ferroviario (cercanías).</p> <p>I16: % de reducción del tiempo medio de viaje del sistema de autobús metropolitano.</p> <p>I17: Objetivos mínimos de contratación pública del 45% de la flota de los autobuses tienen que ser vehículos limpios para un primer periodo (2025) y en un 65% para un segundo periodo (2030).</p> <p>I18: Número de viajeros y viajeras que han utilizado el programa de Transporte a la demanda en zonas de débil tráfico.</p> <p>I112: Reducción de aproximadamente el 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero entre 2019 y 2030.</p> <p>I113: Reducción de aproximadamente el 30% del consumo tendencial de energía primaria en el año 2030, excluyendo los usos no energéticos</p> <p>IF1: % de participación de los modos motorizados en el reparto modal metropolitano.</p> |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| | |
|-----------------------------|--|
| | IF2: % de participación del vehículo privado en el reparto modal motorizado del área metropolitana. IF3: % de participación de ambos sexos en el uso del vehículo privado. IF4: % de participación de ambos sexos en el uso del transporte público. IIF11: Incremento anual de demanda de cada línea de transporte público. |
| Temporalización | 2024 - 2030 |
| Presupuesto | 45,0 M € (IVA incluido) |
| Origen de los fondos | Junta de Andalucía (Fondos europeos Next Generation), CTMACO, Colaboración Público Privada, Estado. |



UNIÓN EUROPEA
Europe Union - European Union



Junta de Andalucía

| | | | |
|-------------------------------|--|----------------------------|---|
| Código del Programa | P2 | Nombre del Programa | Sensibilización de la ciudadanía, administraciones y empresas. |
| Línea Estratégica | LE 2: Sensibilización y potenciación del sistema de transporte hacia un modelo de movilidad sostenible como medida de adaptación al cambio climático. | | |
| Objetivos Estratégicos | OE4: Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad (discapacidad visual, personas sordas o con discapacidad auditiva, personas con dificultades cognitivas, etc.). OE9: Implantar una política de educación ambiental en materia de movilidad, contribuyendo a una planificación sostenible del transporte, alineada con el desarrollo urbano del AMCO. | | |
| Objetivos Específicos | OESP4: Mejorar los parámetros que determinan la sostenibilidad del transporte metropolitano. OESP10: Aumentar la participación de la electricidad en el consumo de energía del transporte. OESP11: Fomentar hábitos de vida saludables y un entorno más saludable en relación con la movilidad. OESP13: Incrementar la penetración de las energías de origen renovable en el consumo final. | | |

Descripción del Programa P2

La sensibilización y la concienciación ciudadana en movilidad sostenible es un aspecto fundamental para que el Plan logre sus objetivos.

Tal y como se evidencia en el diagnóstico, la dependencia del vehículo privado en los desplazamientos metropolitanos es significativamente elevada, dejando al transporte público en un segundo plano. Además, el problema no solo se limita al alto uso del vehículo privado, sino que además el sistema de transporte es altamente dependiente de los productos petrolíferos para la propulsión (92,0%), con una escasa participación tanto de la electricidad (1,8%) y de fuentes renovables (5,9%) en el consumo final (datos para la provincia de Córdoba, 2019).

Por este motivo, este programa surge ante la necesidad de remarcar las ventajas y desventajas ambientales, sociales y económicas que estos hábitos podrían tener para las personas, y fundamentalmente en materia de calidad ambiental, la salud y la emergencia climática.

Por ello, el conjunto de medidas de mejora la infraestructura del transporte, la optimización del sistema de transporte público, el desarrollo tecnológico, eficiencia energética, etc., han de estar acompañadas por una estrategia que impulse un cambio de tendencia en los hábitos cotidianos de elección modal, hacia los conocidos como modos sostenibles (transporte público y movilidad activa (a pie o bicicleta)), además de desincentivar y/o penalizar el uso de aquellos vehículos más contaminantes (vehículos diésel, gasolina).



Descripción del Programa P2

Se debe reforzar la necesidad de fomentar una movilidad accesible para toda la comunidad del Área de Córdoba, tanto para la población residente de zonas urbanas como rurales, y también una movilidad inclusiva para aquellos grupos vulnerables, por sus condiciones socioeconómicas o por ser PMR.

Así, este programa trabajará en reforzar la concienciación ciudadana en movilidad sostenible, a través de divulgaciones o campañas de sensibilización a la ciudadanía en general, e incluso desarrollando otras orientadas a grupos sociales específicos, sobre los que se pueden plantear actividades formativas y/o jornadas participativas que logren involucrarlos, y así realmente trasladar el mensaje.

En este sentido, se han identificado ciertos sectores estratégicos sobre los que focalizar las actuaciones, principalmente ligados a actividades de movilidad obligada. En particular, se recomienda realizar formaciones y participaciones activas en grupos de trabajo en ámbitos educativos, universitarios, empresariales e incluso con la administración, con el fin de materializar en charlas y en divulgaciones la necesidad de transicionar hacia la movilidad sostenible.

Además del desempeño de tareas divulgativas, activas o pasivas por parte del receptor, este programa también presenta una iniciativa de desarrollo de un Programa de Información de la movilidad metropolitana, mediante el que se pretende mejorar el nivel de conocimiento en movilidad en el Área de Córdoba.

Para tal fin, se propone implantar un repositorio de información, accesible desde la página web del Consorcio, de datos de movilidad de interés para expertos, administraciones y la ciudadanía en general. Se trata de habilitar un espacio en el que se pueda dar seguimiento a las actuaciones contempladas en el propio Plan, estadísticas de movilidad, publicaciones, noticias de interés (este último ya incluido en la web del Consorcio), o un foro de opiniones de grupos heterogéneos, así como las propias convocatorias de las actividades de concienciación anteriormente citadas.

En definitiva, este programa está orientado a fomentar el desempeño de buenas prácticas de movilidad, impulsando herramientas que mejoren el conocimiento, así como políticas públicas que desencadenen en entornos urbanos y metropolitanos libres de congestión, de ruidos y humos, y, en definitiva, en unos entornos más amables para las personas.



Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| | |
|-----------------------------------|--|
| Población Destinataria | Población de todos los municipios que componen el Área Metropolitana Córdoba, incluyendo: Comunidad educativa (profesorado, alumnado, personal no docente, familias), Comunidad universitaria (profesorado, alumnado), Consejerías de la Junta de Andalucía, Diputaciones provinciales, Empresas, agentes sociales y grupos de interés, etc. |
| Población Beneficiaria | Población de todos los municipios que componen el Área Metropolitana de Córdoba. |
| Agentes implicados | Junta de Andalucía, CTMACO, Entidades Locales. |
| Organismos Responsables | Junta de Andalucía |
| Indicadores de realización | <p>IR3: Número de Activades Formativas y Jornadas Participativas celebradas.</p> <p>IR4: Número de participantes en las Activades Formativas y Jornadas Participativas.</p> <p>IR5: Número de campañas informativas divulgadas.</p> <p>IR6: Número de medios de comunicación en los que se han difundido las campañas informativas.</p> |
| Indicadores de resultado | <p>II1: % de incremento de la demanda del transporte público.</p> <p>II2: % de incremento del número de usuarios y usuarias del sistema de transporte público metropolitano por carretera de uso regular.</p> <p>II4: % de reducción del vehículo privado.</p> <p>II5: % de incremento del número de usuarios y usuarias del sistema de transporte público ferroviario (cercanías).</p> <p>II20: Campañas de sensibilización en materia de movilidad sostenible.</p> <p>II23: % de penetración de energías de origen renovable en el consumo de energía final (frente al 20% actual del territorio nacional para todos los sectores, y del 5,9% en la provincia de Córdoba para el sector del transporte).</p> <p>IF12: Número de visitas al portal web del CTMACO.</p> <p>IF13: Número de normas publicadas.</p> <p>IF14: Número de decisiones que implican coordinación o gestión conjunta de los diferentes modos de transporte.</p> |
| Temporalización | 2025 |
| Presupuesto | 0,3 M € (IVA incluido) |
| Origen de los fondos | Junta de Andalucía (Autofinanciada) |

| Código del Programa | P3 | Nombre del Programa | Transición hacia una movilidad sostenible |
|-------------------------------|--|---------------------|--|
| Línea Estratégica | <p>LE 3: Fomentar el uso de modos de transporte no motorizados.</p> <p>LE 4: Potenciar el carácter multimodal del ámbito.</p> | | |
| Objetivos Estratégicos | <p>OE1: Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo energético (mitigación del cambio climático).</p> <p>OE2: Reducir el nivel de riesgo del sistema de transporte metropolitano respecto a las amenazas climáticas (adaptación al cambio climático).</p> <p>OE3: Contribuir al logro de los límites y objetivos de calidad del aire y ruido.</p> <p>OE7: Estructurar el modelo de movilidad metropolitano de forma que se incentive el transporte público y los modos alternativos, racionalizando y optimizando el uso de las infraestructuras y la operación de servicios.</p> | | |
| Objetivos Específicos | <p>OESP4: Mejorar los parámetros que determinan la sostenibilidad del transporte metropolitano.</p> <p>OESP8: Cumplir con los compromisos europeos, nacionales y comunitarios en materia de cambio climático.</p> <p>OESP9: Reducir las emisiones de partículas generadas del tráfico rodado.</p> <p>OESP11: Fomentar hábitos de vida saludables y un entorno más saludable en relación con la movilidad.</p> <p>OESP12: Incrementar la participación de la movilidad activa (a pie y bicicleta) en el reparto modal metropolitano.</p> <p>OESP14: Promover la logística y el transporte de mercancías sostenible.</p> | | |

Descripción del Programa P3

Este programa atiende la necesidad de cumplir el marco estratégico marcado por la Unión Europea, donde la sostenibilidad del transporte es una prioridad a todas las escalas de planificación: local, regional, nacional y europea.

Este fin requiere un cambio en el modelo actual de movilidad, que se pretende conseguir promocionando, además de un transporte público y privado más limpio, un conjunto de medidas orientadas hacia el fomento de la movilidad activa entre la población, logrando un reparto modal más racional y sostenible, desincentivando el vehículo privado y desarrollando políticas de movilidad sostenible en el transporte de pasajeros y mercancías.

Así mismo, este programa pretende impulsar el desarrollo económico y la calidad de vida, en cuanto a recursos y el entorno ambiental de la población. Procura facilitar la movilidad a todos los rangos sociales establecidos en el Área de Córdoba, promover los modos no motorizados que propulsan estilos de vida más saludables, disminuir



Descripción del Programa P3

los accidentes de tráfico y la eficiencia energética del transporte. Por lo tanto, se espera mejorar sustancialmente la calidad del aire y ruido y, ante todo, combatir el cambio climático y la potencial vulnerabilidad de la movilidad a pie ante los recurrentes eventos de altas temperaturas.

| | |
|-----------------------------------|--|
| Población Destinataria | Población de todos los municipios que componen el Área Metropolitana de Córdoba |
| Población Beneficiaria | Población de todos los municipios que componen el Área Metropolitana de Córdoba |
| Agentes implicados | Junta de Andalucía, CTMACO Entidades Locales. |
| Organismos Responsables | Junta de Andalucía y CTMACO. |
| Indicadores de realización | <p>IR1: Número de estudios de viabilidad.</p> <p>IR2: Número de proyectos redactados.</p> <p>IR10: Número de kilómetros de vías ciclistas puestos en servicio.</p> <p>IR11: Número de puntos de aparcamiento seguro de bicicletas.</p> <p>IR12: Número de plazas en aparcamientos disuasorios puestos en servicio.</p> <p>IR13: Número de actuaciones de accesibilidad peatonal en las paradas y estaciones de transporte público</p> <p>IR14: Número actuaciones orientadas a mitigar la vulnerabilidad al cambio climático.</p> |
| Indicadores de resultado | <p>I14: % de reducción del vehículo privado.</p> <p>I112: Reducción de aproximadamente el 30% de las emisiones de gases de efecto invernadero entre 2019 y 2030.</p> <p>I113: Reducción de aproximadamente el 30% del consumo tendencial de energía primaria en el año 2030, excluyendo los usos no energéticos</p> <p>I114: Desarrollo de una estrategia de refuerzo de los servicios de transporte público metropolitano en época estival (mayor número de servicios, cobertura de líneas, reducción de tarifas, etc.), como actuación enfocada a combatir la vulnerabilidad de la movilidad sostenible a las altas temperaturas asociadas al cambio climático</p> <p>I115: Desarrollo de protocolos de comunicación ante Escenarios de Calor Extremo, asegurando el conocimiento por parte de la población, y a su vez promocionando el transporte público como alternativa a los desplazamientos a pie.</p> <p>I116: % de disminución de las emisiones de PM₁₀ entre 2019 y 2030 debidas al tráfico rodado.</p> <p>I117: Objetivo a largo plazo (OLP) del ozono (O₃) para la protección de la salud humana. Lograr 0 superaciones del valor objetivo legislado para la protección de la salud humana en ozono (O₃) de 120 µg /m³.</p> <p>I118: No superar el nivel promedio anual de las directrices sobre la calidad del aire de la OMS para la protección de la salud humana en dióxido de nitrógeno (NO₂).</p> <p>I119: % de participación de la electricidad en el consumo de energía del sector del transporte.</p> |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| | |
|-----------------------------|---|
| | <p>II21: % de incremento de la demanda de los modos no motorizados.</p> <p>II22: % de incremento de la movilidad ciclista metropolitana.</p> <p>II24: Políticas que impulsen una logística y un sistema de transporte de mercancías sostenible.</p> <p>IF6: Número de usuarios del sistema público de alquiler de bicicletas +BICI.</p> <p>IF7: % de participación de los modos no motorizados en el Área de Córdoba</p> <p>IF8: % de participación de los viajes a pie en los modos no motorizados.</p> <p>IF9: % de participación de los viajes en bicicleta en los modos no motorizados.</p> <p>IF10: % de participación de ambos sexos en el uso de la bicicleta.</p> |
| Temporalización | 2025 - 2030 |
| Presupuesto | 24,0 M € (IVA incluido) |
| Origen de los fondos | Junta de Andalucía (Autofinanciada, Fondos europeos Next Generation, FEDER 2021-2027, CTMACO), Entidades Locales. |



UNIÓN EUROPEA
Europe Union - European Union



Junta de Andalucía

| Código del Programa | P4 | Nombre del Programa | Estrategia Intermodal |
|-------------------------------|---|---------------------|------------------------------|
| Línea Estratégica | <p>LE4: Potenciar el carácter multimodal del ámbito.</p> <p>LE5: Integrar los avances tecnológicos en la planificación, gestión y operación del transporte público.</p> | | |
| Objetivos Estratégicos | <p>OE4: Mejorar la accesibilidad metropolitana, considerando la perspectiva de género y las personas con discapacidad (discapacidad visual, personas sordas o con discapacidad auditiva, personas con dificultades cognitivas, etc.).</p> <p>OE5: Asegurar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte metropolitano.</p> <p>OE6: Garantizar la asequibilidad del sistema de transporte metropolitano.</p> <p>OE7: Estructurar el modelo de movilidad metropolitano de forma que se incentive el transporte público y los modos alternativos, racionalizando y optimizando el uso de las infraestructuras y la operación de servicios.</p> <p>OE8: Mejorar los métodos de gestión de la explotación y la digitalización del transporte público.</p> | | |
| Objetivos Específicos | <p>OESP1: Incrementar la participación del transporte público metropolitano.</p> <p>OESP2: Incrementar la intermodalidad en el transporte metropolitano, mejorando su competitividad.</p> <p>OESP3: Consolidar la gestión metropolitana de la movilidad.</p> <p>OESP4: Mejorar los parámetros que determinan la sostenibilidad del transporte metropolitano.</p> <p>OESP7: Incrementar el uso de las tecnologías en la gestión del transporte público y en la información proporcionada al usuario.</p> | | |

Descripción del Programa P4

En el Área de Córdoba, la oferta de transporte público y la intermodalidad entre los distintos servicios (ferroviario y autobús) es relativamente extensa en la capital cordobesa, con nodos de transporte estratégicos que fortalecen el carácter multimodal del transporte público de pasajeros en el municipio (Estación de Autobuses de Córdoba, estaciones ferroviarias), pero escasa en diversos núcleos poblacionales de la corona metropolitana. Los principales nodos de transporte se localizan en Córdoba por ser la aglomeración urbana de mayor peso del ámbito.

No obstante, y al margen de los puntos fuertes del sistema intermodal, también se ha identificado la necesidad de coordinar, densificar y aumentar la capacidad de la infraestructura de intercambio modal disponible.

Descripción del Programa P4

En este sentido, este Programa aporta medidas específicas que mejoran la cobertura del transporte público metropolitano (con nuevos puntos de intercambio) y las conexiones entre todos los modos para, al fin y al cabo, optimizar el tiempo de viaje en el acceso y trasbordo del transporte público, factores directamente ligados con la experiencia del usuario. También se propone la implantación de aparcamientos disuasorios en los entornos cercanos de las estaciones / apeaderos del ferrocarril, ofreciendo alternativas para el Park & Ride y que así el TP sea el modo principal de viaje, aun cuando se utilice el coche en una de las etapas del desplazamiento.

Por otra parte, y ya desde un punto de vista estratégico-territorial, este Programa manifiesta la oportunidad de integrar al ámbito de actuación del PTM del Área de Córdoba a los municipios de Baena y Villa del Río, dada la estrecha relación de proximidad, movilidad, coordinación administrativa y viabilidad económica-presupuestaria dentro del paraguas del Consorcio.

Así mismo, y desde el punto de vista de la economía de transporte, se han identificado municipios del ámbito territorial del Plan con servicios urbanos que no están integrados en las tarifas del Consorcio. Estos municipios son La Calota (4 líneas), Almodóvar del Río (1 línea) y Montoro (1 línea). Solamente los servicios de autobús urbano de Córdoba, gestionados por AUCORSA, se integran tarifariamente con el autobús metropolitano, y por este motivo el Plan propone analizar la potencial integración del resto de líneas urbanas al marco tarifario común del Consorcio. Esto se convertiría en una oportunidad para el TP de incrementar su cuota modal, así como de lograr una mayor penetración de la tarjeta de transporte público del Consorcio, consolidando su gestión.

En cualquier caso, se remarca la importancia de acompasar este conjunto de medidas con los avances tecnológicos y la digitalización asociada a los sistemas de pago, tal y como se recoge en los compromisos financieros del MITMA para el ejercicio 2021. De hecho, estas medidas de ticketing ya tienen su implementación prevista en el corto plazo, en 2024, con la implantación de un sistema de pago mediante tarjeta bancaria del billete sencillo-EMV, y el sistema de pago por identificación mediante el teléfono móvil.

Esta digitalización, a la vez de facilitar el acceso al transporte público, permitirá al Consorcio y a las operadoras automatizar, monitorear y optimizar la gestión del transporte público.

De este modo, la integración física (infraestructura intermodal) y tarifaria de los servicios permitirá seguir avanzando en el objetivo de lograr una movilidad sostenible en el Área de Córdoba. Así, mediante la implementación de este Programa se pretenden conseguir los siguientes beneficios:

- Incrementar la cobertura del sistema de transporte público metropolitano, densificando la red de intercambiadores y dando una respuesta real a las necesidades de movilidad y acceso de la población.
- Fomentar el uso de cualquier modo de transporte público.
- Potenciar el carácter multimodal del sistema de transporte público metropolitano, facilitando la intermodalidad, y dando una alternativa al vehículo privado.
- Fomentar una movilidad igualitaria, segura, accesible, de calidad, eficiente y sostenible desde el punto de vista ambiental y económico.



Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| | |
|-----------------------------------|---|
| Población Destinataria | Población de todos los municipios que componen el Área Metropolitana de Córdoba |
| Población Beneficiaria | Población de todos los municipios que componen el Área Metropolitana de Córdoba |
| Agentes implicados | Junta de Andalucía, CTMACO, Operadores, Entidades Locales. |
| Organismos Responsables | Junta de Andalucía y CTMACO. |
| Indicadores de realización | <p>IR7: Número de tarjetas de transporte operativas.</p> <p>IR8: Número de operadores integrados en el CTMACO.</p> <p>IR9: Número de municipios con transporte urbano integrados en el CTMACO.</p> |
| Indicadores de resultado | <p>II1: % de incremento de la demanda del transporte público.</p> <p>II2: % de incremento del número de usuarios y usuarias del sistema de transporte público metropolitano por carretera de uso regular.</p> <p>II3: Utilización de la tarjeta única intermodal de transporte. % de cancelaciones.</p> <p>II4: % de reducción del vehículo privado.</p> <p>II5: % de incremento del número de usuarios y usuarias del sistema de transporte público ferroviario (cercanías).</p> <p>II6: % de reducción del tiempo medio de viaje del sistema de autobús metropolitano.</p> <p>II9: Centro de control, gestión y explotación del transporte público andaluz.</p> <p>II10: Sistemas de información al usuario en nuevos intercambiadores de autobús.</p> <p>II11: Sistemas de pago digital para el transporte público.</p> <p>IIF5: Población servida por las líneas de transporte público integradas en el CTMACO.</p> |
| Temporalización | 2028-2030 |
| Presupuesto | 3,4 M € (IVA incluido) |
| Origen de los fondos | Junta de Andalucía (FEDER 2021-2027, CTMACO), Colaboración Público Privada. |

| Código del Programa | P5 | Nombre del Programa | Seguimiento y Evaluación |
|---|---|---------------------|--------------------------|
| Línea Estratégica | <p>LE1: Dotar al Área de Córdoba de opciones adecuadas de transporte público como alternativa al uso del vehículo privado.</p> <p>LE 2: Sensibilización y potenciación del sistema de transporte hacia un modelo de movilidad sostenible como medida de adaptación al cambio climático.</p> <p>LE 3: Fomentar el uso de modos de transporte no motorizados.</p> <p>LE 4: Potenciar el carácter multimodal del ámbito.</p> <p>LE5: Integrar los avances tecnológicos en la planificación, gestión y operación del transporte público.</p> | | |
| Objetivos Estratégicos | Todos (programa transversal de seguimiento del Plan) | | |
| Objetivos Específicos | Todos (programa transversal de seguimiento del Plan) | | |
| Descripción del Programa P5 | | | |
| <p>El P5 es un programa transversal al Plan con un objetivo claro y centrado en dar seguimiento al desempeño y realización del PTMACO, evaluando periódicamente el grado de implementación de las actuaciones (indicadores de realización) y la correcta acogida de las mismas por parte de la ciudadanía, a través de una serie de indicadores de resultado.</p> <p>Para tal fin, en un primer lugar el Plan debe establecer las directrices necesarias que permitan la coordinación de las diferentes administraciones implicadas, en su escala nacional, regional y local. En general, los ciudadanos necesitan combinar en sus desplazamientos servicios e infraestructuras de transporte de diferente titularidad (Cercanías de Renfe, infraestructuras viarias del Estado, autonómicas, y/o locales, servicios urbanos y/o metropolitanos de TP, intercambiadores, etc.), y cada uno de estos organismos gubernamentales tienen competencias diferentes en materia de transportes.</p> <p>En este sentido, el plan de seguimiento plantea un Comité que capacite la coordinación de las administraciones implicadas, pero no solo de organismos públicos ya que el éxito del Plan también radica en involucrar a otros agentes en el proceso, como por ejemplo representantes de empresas (operadoras de transporte público, empresas de logística o transporte de mercancías, empresas al frente de grandes centros atractores de movilidad, etc.), agentes sociales, ciudadanía, etc.</p> <p>A continuación se listan una serie de medidas que se han de integrar en el Programa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Constitución de un comité de seguimiento. • Sistema de recopilación de datos. • Panel de indicadores. | | | |

Descripción del Programa P5

- Capacitación y recursos humanos.
- Software y plataformas de gestión.
- Comunicación y difusión del plan de seguimiento del Plan.
- Auditorías y revisiones independientes del seguimiento del Plan.
- Incentivos para la participación ciudadana.
- Actualización continua de la tecnología.

| | |
|-----------------------------------|--|
| Población Destinataria | Población de todos los municipios que componen el Área Metropolitana de Córdoba |
| Población Beneficiaria | Población de todos los municipios que componen el Área Metropolitana de Córdoba |
| Agentes implicados | Junta de Andalucía, CTMACO Entidades Locales, Administración Estatal (MITMA), Renfe, Adif, agentes sociales. |
| Organismos Responsables | Junta de Andalucía y CTMACO. |
| Indicadores de realización | IR19: Constitución del Comité de seguimiento IR20: Reportes anuales del Sistema de Seguimiento y Evaluación. IR21: Auditorías al Sistema de Seguimiento y Evaluación. |
| Indicadores de resultado | Todos (programa transversal para seguimiento de indicadores) |
| Temporalización | 2024 - 2030 |
| Presupuesto | 0,4 M € (IVA incluido) |
| Origen de los fondos | Junta de Andalucía (Autofinanciada) |

3.2 Estructuración financiera

Conforme a la disponibilidad presupuestaria para acometer el Plan en su totalidad, se proponen dos fases de ejecución, atendiendo:

- a la necesidad de disponer de los recursos presupuestarios necesarios para acometer las actuaciones,
- a que todas las actuaciones propuestas conformen el mejor escenario posible,
- al carácter estimativo de los presupuestos, y
- a la necesidad de distribuir las disponibilidades presupuestarias entre los Planes de las 9 Áreas Metropolitanas de Andalucía, que actualmente están en diferentes fases de elaboración

En todo caso, el escenario financiero solo está referido a aquellas actuaciones financiadas con el Presupuesto de la Junta de Andalucía, no incluyéndose en el mismo la financiación estatal, la procedente de las entidades locales, la proveniente de la colaboración público-privada, ni cualquier otra prevista en este plan que no provenga del Presupuesto de la Junta de Andalucía.

Por otra parte, es necesario subrayar que el contenido de carácter económico-financiero de este plan es una mera previsión, tanto para su fase 1 como para su fase 2. Máxime en un momento como el actual, en el que encontramos un escenario fiscal y económico que presenta un alto grado de incertidumbre que no permite determinar, con un grado de verosimilitud razonable, los recursos presupuestarios disponibles a medio y largo plazo.

Esto es así por una serie de razones, entre las cuales destacan las siguientes: la tendencia inflacionaria, que sigue su curso y que ha provocado que se

observen datos de inflación excepcionalmente elevados si se comparan con los de las últimas décadas, con una consecuente subida de tipos por parte del Banco Central Europeo, cuyas implicaciones reales son difíciles de predecir y cuantificar; la situación geopolítica europea, con el conflicto bélico en Ucrania como su máximo exponente; los retazos de la crisis provocada por el Covid-19; la complejidad de la gestión de los fondos Next Generation; la falta de información sobre los objetivos relativos a las reglas fiscales, suspendidas para el ejercicio 2023, pero que serán probablemente repuestas a partir del 2024, sin haberse aún concretado si el sistema será el mismo al vigente hasta su suspensión en 2020 por la pandemia del coronavirus o si por el contrario será distinto, como es probable que ocurra en virtud de la reciente propuesta de la Comisión Europea en ese sentido; y por último, la falta de determinación del impacto de otras magnitudes fiscales vinculadas al funcionamiento mismo del Sistema de Financiación de las Comunidades Autónomas.

En cualquier caso, serán las sucesivas leyes del presupuesto las que establezcan los recursos efectivamente disponibles en cada momento durante el periodo de vigencia del plan.

Dicho esto, conviene precisar que las dos fases de ejecución de que se compone el plan se caracterizan por lo siguiente:

- **Fase 1.** Las actuaciones contempladas en esta fase se han proyectado teniendo en cuenta un escenario presupuestario en el que la financiación autónoma no presenta crecimiento interanual (salvo ciertas excepciones), en el que la financiación proveniente de fondos europeos se encuadra dentro de la programación estimada del fondo FEDER, y en el que la financiación procedente del Marco de

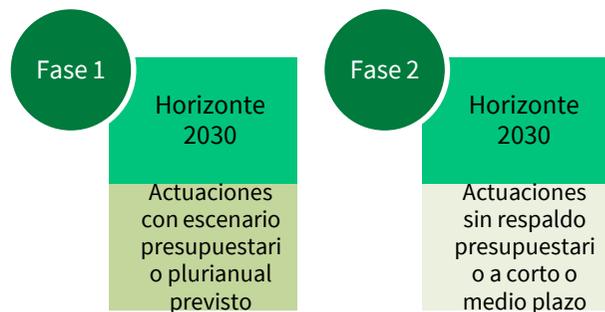
Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

Recuperación y Resiliencia se adapta a lo acordado en la actualidad en las conferencias sectoriales y a la envolvente de cada ejercicio.

- **Fase 2.** Incluye una serie de actuaciones que no disponen de respaldo presupuestario a corto o medio plazo en lo referente a la parte financiada exclusivamente por el Presupuesto de la Junta de Andalucía, por lo que su ejecución ha de quedar supeditada a que exista disponibilidad presupuestaria a medio o largo plazo, tanto en la Junta de Andalucía como en otras Administraciones Públicas.

Figura 22: Fases propuestas para la implementación de actuaciones.



Fuente: Elaboración propia, con base en las disposiciones de la DGMT de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, y la Consejería de Economía, Hacienda y Fondos Europeos. 2023.

En Fase 2, tal y como se ha comentado, se irán incluyendo aquellas actuaciones del Plan que cumplan con las características expuestas anteriormente. Su ejecución se realizará en función de los siguientes factores: primero, la disponibilidad presupuestaria de la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda; segundo, el alineamiento con los marcos estratégicos de la Junta de Andalucía y especialmente de esta Consejería; tercero, la coherencia con la prioridades de los fondos que hagan posible la ejecución de éstas y; cuarto, la priorización de actuaciones que realice esta

Consejería de acuerdo a criterios de movilidad y transporte inteligente y sostenible.

Por ello, la ejecución de las actuaciones incluidas en Fase 2 del Plan de Transporte Metropolitano queda supeditada a disponer de financiación, no siendo posible determinar, a fecha de hoy, su alcance.

En cualquier caso, es importante destacar, del mismo modo que se ha indicado en el capítulo “Marco Estratégico” y en el de “Coherencia del Plan con los instrumentos de planificación territorial” del “Plan de Acción” incluido en la Memoria, la adecuación de actuaciones del Plan a los programas y previsiones de planificación expuestas en los planes vigentes de incidencia territorial (POTA o el POT del Sur de Córdoba), y planes estratégicos de infraestructuras de la comunidad andaluza (PITMA 2030).

A continuación se adjunta la ficha descriptiva del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba, donde se recogen todas las actuaciones del Plan, el año de puesta en servicio de las mismas, la inversión y la administración competente encargada de ejecutar cada una de ellas.



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

Tabla 19: Actuaciones del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

| # | Actuación | Programa | Tipo de actuación | Subtipo de Actuación | Puesta en servicio (*) | Capítulo | Presupuesto (Eur. sin IVA) (**) | Presupuesto (Eur. con IVA) (**) | Responsable Financiero | Propuesta de Financiación | Línea Estratégica y Programa PITMA |
|---|---|----------|-------------------|----------------------|------------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 1 | Mejorar la cobertura de los servicios metropolitanos en el municipio de Córdoba, aumentando el número de paradas de transporte público. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 0 | 0 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 2 | Coordinación de los servicios metropolitanos y urbanos en Villarrubia de Córdoba, Encinares de Alcolea, Alcolea, Ribera Baja, Cerro Muriano, La Quemada, La vereda soriana. | P1 | T1 | ST3 | 2030 | I | 0 | 0 | CPP | CPP | LE4.P1/LE6.P2 |
| 3 | Coordinación de líneas en los corredores de la Carlota, el Alto del Guadalquivir, y valle del Guadiato | P1 | T1 | ST3 | 2030 | I | 0 | 0 | CPP | CPP | LE4.P1/LE6.P2 |
| 4 | Acondicionamiento de las paradas de autobús del ámbito metropolitano, garantizando condiciones óptimas de: | P1 | T1 | ST1 | 2030 | I | 456.000 | 551.760 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| | · Accesibilidad del peatón (acerado suficiente, espacios libres de obstáculos) y del autobús (apartadero con espacio físico suficiente para realizar la parada y maniobras) | P1 | T1 | ST1 | 2028 | I | 0 | 0 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| | · Mobiliario indicativo e identificable del CTMACO, con marquesina, postes y equipamiento suficientes según el volumen de demanda esperado, garantizando la accesibilidad de PMR | P1 | T1 | ST1 | 2028 | I | 0 | 0 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| | · Información disponible al usuario: información de horarios, Id. parada, itinerarios, planos de red, tiempos de líneas, etc. Así mismo, en las paradas o estaciones de mayor entidad, se instalará un sistema de información en tiempo real sobre tiempos de espera (según se vayan alimentando los SAE) | P1 | T1 | ST1 | 2028 | I | 0 | 0 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 5 | Programa estratégico para un futuro Mapa Concesional de Transporte Público Metropolitano por Carretera, mediante la elaboración de anteproyectos de servicios que permitan mejorar las prestaciones y aumentar la demanda del autobús metropolitano. | P1 | T1 | ST5 | 2026 | | 150.000 | 181.500 | CO | CONSORCIO | LE4.P1 |
| | · Reordenación de los contratos concesionales por corredores: 6 corredores | P1 | T1 | ST5 | 2026 | | 100.000 | 121.000 | CO | CONSORCIO | LE4.P1 |
| | · Políticas de sostenibilidad en las concesiones y contratos. | P1 | T1 | ST5 | 2026 | | 77.408 | 93.664 | CO | CONSORCIO | LE4.P1 |
| | · Reestructuración de las líneas de transporte público metropolitano (ruta, paradas, operación) con el objetivo de mejorar y optimizar la cobertura y dotar al AMCO de un sistema funcional: | P1 | T1 | ST5 | 2026 | | 360.000 | 435.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P1 |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| # | Actuación | Programa | Tipo de actuación | Subtipo de Actuación | Puesta en servicio (*) | Capítulo | Presupuesto (Eur. sin IVA) (**) | Presupuesto (Eur. con IVA) (**) | Responsable Financiero | Propuesta de Financiación | Línea Estratégica y Programa PITMA |
|----|---|----------|-------------------|----------------------|------------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| | o Implantar paradas de autobús en los núcleos de población más poblados, prestando un servicio regular de transporte. En los núcleos de menor entidad, promover la implantación de servicios de transporte público a demanda. | P1 | T1 | ST5 | 2026 | | 0 | 0 | CO | CONSORCIO | LE4.P1 |
| | o Reordenación de la localización de las paradas: i) priorizando la implantación de las mismas a una distancia de 500 metros entre sí, con el objetivo de mejorar la velocidad comercial; ii) lograr que la población situada a menos de 500 m supere el 75% de la población del núcleo. | P1 | T1 | ST5 | 2026 | | 0 | 0 | CO | CONSORCIO | LE4.P1 |
| | o Garantizar la explotación de servicios con flotas que cumplan las especificaciones de emisiones de las clases EURO | P1 | T1 | ST5 | 2026 | | 0 | 0 | CO | CONSORCIO | LE4.P1 |
| | o Aceptación del transporte de bicicletas a bordo de los vehículos de transporte público, fomentando la intermodalidad | P1 | T1 | ST5 | 2026 | | 0 | 0 | CO | CONSORCIO | LE4.P1 |
| | Los anteproyectos deben desarrollar una propuesta en la que las concesionarias cubran todos los tráficos posibles de una zona determinada, de tal modo que la explotación sea más eficiente y económicamente viable. Así, se plantea la necesidad de establecer Concesiones Integradas de Transporte, en las que se operen servicios regulares y servicios especiales de transporte público, es decir, (transporte a la demanda y transporte escolar.). | P1 | T1 | ST5 | 2026 | | 0 | 0 | CO | CONSORCIO | LE4.P1 |
| 6 | Modernización y mejora de las líneas ferroviarias de la red de cercanías, así como la mejora de los servicios | P1 | T2 | ST7 | 2030 | I | 0 | 0 | ES | ESTADO | LE5.P1 |
| 7 | Mantenimiento y modernización de estaciones y apeaderos existentes | P1 | T2 | ST7 | 2030 | I | 3.500.000 | 4.235.000 | ES | ESTADO | LE5.P1 |
| 8 | Adecuación de los servicios a la demanda existente y potencial | P1 | T2 | ST8 | 2030 | I | 0 | 0 | ES | ESTADO | LE5.P1 |
| 9 | Coordinación de los servicios ferroviarios con el resto de los modos de transporte público | P1 | T2 | ST8 | 2030 | I | 0 | 0 | ES | ESTADO | LE5.P1 |
| 10 | Adecuación de aparcamientos para la mejora de la accesibilidad a la red ferroviaria convencional | P4 | T12 | ST21 | 2029 | I | 0 | 0 | CPP | CPP | LE4.P2 |
| 11 | Mantenimiento, modernización y ampliación de los servicios de cercanías, sirviendo no sólo a los ámbitos metropolitanos, sino integrando también el conjunto de servicios ferroviarios que se prestan sobre las líneas convencionales denominadas regionales, combinando funcionalidad y horarios. | P1 | T2 | ST8 | 2030 | I | 0 | 0 | ES | ESTADO | LE5.P1 |
| 12 | Crear una red ciclista conexa para el ámbito metropolitano, en el entorno de Córdoba: CO-01: Córdoba-Alcolea, por la antigua Nacional hasta Alcolea (5 km) | P3 | T8 | ST15 | 2030 | I | 1.044.698 | 1.264.085 | JA | NG | LE6.P4/LE6.P5 |



UNIÓN EUROPEA
European Union



Junta de Andalucía

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| # | Actuación | Programa | Tipo de actuación | Subtipo de Actuación | Puesta en servicio (*) | Capítulo | Presupuesto (Eur. sin IVA) (**) | Presupuesto (Eur. con IVA) (**) | Responsable Financiero | Propuesta de Financiación | Línea Estratégica y Programa PITMA |
|----|--|----------|-------------------|----------------------|------------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 13 | Crear una red ciclista conexas para el ámbito metropolitano, en el entorno de Córdoba: CO-02: Córdoba-Villarrubia, por la A-431, incluyendo el acceso a Medina Azahara (museo y yacimiento) | P3 | T8 | ST15 | 2030 | I | 1.810.233 | 2.190.382 | JA | NG | LE6.P4/LE6.P5 |
| 14 | Red ciclista metropolitana en el entorno de La Carlota y Fernán Núñez | P3 | T8 | ST15 | 2030 | I | 7.954.423 | 9.624.852 | JA | NG | LE6.P4/LE6.P5 |
| 15 | Red ciclista metropolitana propuesta asociada a los servicios ferroviarios (MD y Cercanías). | P3 | T8 | ST15 | 2030 | I | 733.365 | 887.372 | JA | NG | LE6.P4/LE6.P5 |
| 16 | Intermodalidad de la bicicleta con el transporte público, instalando aparca bicis en la proximidad de las estaciones y paradas de transporte público más representativas (autobús, cercanías): | P3 | T8 | ST16 | 2030 | I | 54.000 | 65.340 | JA | FFEE-21 | LE6.P3 |
| | · Estación de ferrocarril y autobús de Córdoba | P3 | T8 | ST16 | 2030 | I | 0 | 0 | JA | FFEE-21 | LE6.P3 |
| | · Paradas de cercanías, existentes y propuestas en las actuaciones | P3 | T8 | ST16 | 2030 | I | 0 | 0 | JA | FFEE-21 | LE6.P3 |
| | · Nuevos intercambiadores de transporte propuestos en Córdoba | P3 | T8 | ST16 | 2030 | I | 0 | 0 | JA | FFEE-21 | LE6.P3 |
| | · Principales paradas de autobús metropolitano (sobre todo en La Carlota) | P3 | T8 | ST16 | 2030 | I | 0 | 0 | JA | FFEE-21 | LE6.P3 |
| 17 | Reforzar con mayor número de bicicletas el sistema de bicicleta pública de Córdoba | P3 | T8 | ST17 | 2025 | I | 30.000 | 36.300 | CO | CONSORCIO | LE6.P3 |
| 18 | Conexiones de vías verdes en el sector oeste del Área de Córdoba | P3 | T8 | ST15 | 2030 | I | 4.297.887 | 5.200.443 | JA | NG | LE6.P4/LE6.P5 |
| 19 | En la ciudad de Córdoba: | P3 | T9 | ST18 | 2030 | I | 0 | 0 | LO | EELL | LE6.P3 |
| | · Jerarquizar y mejorar la Red de Itinerarios Peatonales a nivel de ciudad y barrio, fundamentalmente en las rutas de acceso a los nodos de transporte público | P3 | T9 | ST18 | 2030 | I | 0 | 0 | LO | EELL | LE6.P3 |
| | · Mejorar la accesibilidad del transporte público a las personas de movilidad reduce (en el acceso, a bordo, y egreso) | P3 | T9 | ST18 | 2030 | I | 0 | 0 | LO | EELL | LE6.P3 |
| 20 | Área de intercambio en Avenida Carlos III | P4 | T13 | ST22 | 2028 | I | 60.000 | 72.600 | JA | FFEE-21 | LE4.P2 |
| 21 | Área de intercambio en Ctra. A-3050 - Avenida Menéndez Pidal | P4 | T13 | ST22 | 2028 | I | 60.000 | 72.600 | JA | FFEE-21 | LE4.P2 |
| 22 | Área de intercambio en Plaza De Andalucía - Avenida De Cádiz | P4 | T13 | ST22 | 2028 | I | 60.000 | 72.600 | JA | FFEE-21 | LE4.P2 |
| 23 | Área de intercambio en Glorieta De La Cruz Roja | P4 | T13 | ST22 | 2028 | I | 60.000 | 72.600 | JA | FFEE-21 | LE4.P2 |
| 24 | Área de intercambio en Campus Universitario Rabanales | P4 | T13 | ST22 | 2028 | I | 60.000 | 72.600 | JA | FFEE-21 | LE4.P2 |
| 25 | Área de intercambio en Avenida de La Igualdad - Avenida de Los Almagávars | P4 | T13 | ST22 | 2028 | I | 60.000 | 72.600 | JA | FFEE-21 | LE4.P2 |
| 26 | Área de intercambio en Ctra. A-431 - Calle Nuestra Señora de Begoña | P4 | T13 | ST22 | 2028 | I | 60.000 | 72.600 | JA | FFEE-21 | LE4.P2 |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| # | Actuación | Programa | Tipo de actuación | Subtipo de Actuación | Puesta en servicio (*) | Capítulo | Presupuesto (Eur. sin IVA) (**) | Presupuesto (Eur. con IVA) (**) | Responsable Financiero | Propuesta de Financiación | Línea Estratégica y Programa PITMA |
|----|---|----------|-------------------|----------------------|------------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 27 | Proponer seguimiento vías urbanas: Restricciones al tráfico rodado velocidades urbanas máximas permitidas y regulación de los estacionamientos | P3 | T5 | ST11 | 2025 | I | 15.000 | 18.150 | LO | EELL | LE2.P2 |
| 28 | Recomendación a las administraciones locales de incorporar restricciones a los vehículos más contaminantes o imponiendo menores restricciones a los vehículos más limpios, con la finalidad de reducir las emisiones contaminantes del tráfico que inciden sobre el medio y la salud de las personas. | P3 | T5 | ST11 | 2025 | I | 0 | 0 | LO | EELL | LE2.P2 |
| 29 | Ampliación de las medidas de control y regulación de aparcamiento de no residentes en el centro urbano de Córdoba | P3 | T5 | ST11 | 2030 | I | 0 | 0 | LO | EELL | LE2.P2 |
| 30 | Aparcamiento disuasorio en el Intercambiador Avenida Carlos III, asociado al transporte público de Córdoba | P4 | T12 | ST21 | 2029 | I | 50.000 | 60.500 | CPP | CPP | LE4.P2 |
| 31 | Aparcamiento disuasorio en el Intercambiador Avenida del Aeropuerto, asociado al transporte público de Córdoba | P4 | T12 | ST21 | 2029 | I | 50.000 | 60.500 | CPP | CPP | LE4.P2 |
| 32 | Aparcamiento disuasorio en el Intercambiador carretera N-431 intersección con calle Nuestra Señora de Begoña, asociado al transporte público de Córdoba | P4 | T12 | ST21 | 2029 | I | 50.000 | 60.500 | CPP | CPP | LE4.P2 |
| 33 | Aparcamiento disuasorio en el Intercambiador Plaza de Andalucía, en Avenida de Cádiz, asociado al transporte público de Córdoba | P4 | T12 | ST21 | 2029 | I | 50.000 | 60.500 | CPP | CPP | LE4.P2 |
| 34 | Promoción e implantación de zonas de aparcamiento regulado (Zona Azul) en municipios de la corona metropolitana, especialmente en zonas saturadas y con alto índice de congestión. | P3 | T5 | ST11 | 2030 | I | 0 | 0 | LO | EELL | LE2.P2 |
| 35 | Mejora y refuerzo de medidas de señalización de aparcamiento existente: señalización de zonas de estacionamiento permitido, localización de parkings, itinerarios de acceso, fácil identificación de tipos de usuarios con estacionamiento permitido (PMR, carga y descarga, servicios públicos, etc.) | P3 | T5 | ST11 | 2030 | I | 0 | 0 | LO | EELL | LE2.P2 |
| 36 | Definición de una normativa regulatoria de carga y descarga de mercancías. Homogeneización de horarios de carga y descarga, coordinación con las limitaciones generales de circulación de pesados, sistema de señalización homogéneo, y mejora del mismo de forma que se garantice su funcionalidad y eficacia) | P3 | T10 | ST19 | 2026 | I | 0 | 0 | LO | EELL | LE7.P3 |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| # | Actuación | Programa | Tipo de actuación | Subtipo de Actuación | Puesta en servicio (*) | Capítulo | Presupuesto (Eur. sin IVA) (**) | Presupuesto (Eur. con IVA) (**) | Responsable Financiero | Propuesta de Financiación | Línea Estratégica y Programa PITMA |
|----|---|----------|-------------------|----------------------|------------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 37 | Medidas para reducir la congestión viaria derivada por el reparto de mercancías y carga y descarga. Regulación de los periodos horarios específicos para vehículos pesados de mercancías, especialmente en las horas del día (preferencia por la distribución nocturna), siempre garantizando los niveles de ruido sostenibles con el descanso. | P3 | T10 | ST19 | 2026 | I | 0 | 0 | LO | EELL | LE7.P3 |
| 38 | Control, seguimiento y programa de sanciones al aparcamiento de vehículos ligeros en plazas destinadas a pesados, recomendando la ejecución de proyectos piloto para el diseño e implementación de mecanismos de control | P3 | T10 | ST19 | 2026 | I | 0 | 0 | LO | EELL | LE7.P3 |
| 39 | Mejora de la eficiencia energética mediante el desarrollo de proyectos de modernización energética de las infraestructuras de transporte, en la estación de Córdoba y algunos intercambiadores menores Se incorporarán paneles fotovoltaicos y se renovarán los sistemas de iluminación mediante LEDs | P3 | T6 | ST12 | 2030 | I | 700.000 | 847.000 | JA | AUTO | LE3.P3 |
| 40 | La redacción de los proyectos tecnológicos | P3 | T7 | ST14 | 2026 | I | 100.000 | 121.000 | JA | NG | LE3.P2 |
| 41 | Mejora de los sistemas de información y participación de los usuarios. | P3 | T7 | ST14 | 2026 | I | 270.190 | 326.930 | JA | NG | LE3.P2 |
| 42 | Equipamiento de los vehículos con sistemas de localización, comunicaciones en tiempo real, información a los conductores, información a los viajeros y obtención y envío de datos a un sistema central. | P3 | T7 | ST14 | 2027 | I | 706.379 | 854.719 | JA | NG | LE3.P1 |
| 43 | La implantación de sistemas centrales que permitan a los operadores la gestión de los servicios en tiempo real, la estimación de llegadas, la detección de incidencias, y que registren toda la información relevante para su proceso analítico posterior con herramientas de data analytics y Big Data. | P3 | T7 | ST14 | 2027 | I | 2.119.138 | 2.564.157 | JA | NG | LE3.P1 |
| 44 | Nueva parada de autobús de las líneas M-110, M-211 y M-212. Esta parada se sitúa próxima al nuevo aparcamiento disuasorio, punto de intercambio modal, en el sector este de la ciudad de Córdoba. Así mismo, reforzará los servicios de transporte público para los usuarios de la Instalación Deportiva Municipal Fátima. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 60.000 | 72.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |



UNIÓN EUROPEA
Europe's Regional Development



Junta de Andalucía

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| # | Actuación | Programa | Tipo de actuación | Subtipo de Actuación | Puesta en servicio (*) | Capítulo | Presupuesto (Eur. sin IVA) (**) | Presupuesto (Eur. con IVA) (**) | Responsable Financiero | Propuesta de Financiación | Línea Estratégica y Programa PITMA |
|----|---|----------|-------------------|----------------------|------------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 45 | Nueva parada de autobús de las líneas M-140, M-241, M-242 y M-243. Esta parada se sitúa en la conexión en la Avenida del Aeropuerto, en el tramo comprendido entre la Calle San Alberto Magno y la Ronda de Poniente, frente al Hospital Quirón, en el Distrito Poniente Sur, una zona bien comunicada y en la que se encuentran la Ciudad Sanitaria y las Facultades de Medicina y Enfermería. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 60.000 | 72.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 46 | Nueva parada de autobús a demanda de las líneas M-140, M-241, M-242 y M-243. Esta parada se sitúa en las inmediaciones de las zonas industriales de Amargacena y La Torrecilla, en el municipio de Córdoba | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 60.000 | 72.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 47 | Nueva parada de autobús de las líneas M-220, M-221 y M-222, en la Avenida de Carlos III. Esta parada se sitúa próxima al nuevo aparcamiento disuasorio, punto de intercambio modal, en el sector este de la ciudad de Córdoba. Así, por su proximidad, también tiene el potencial de dar uso a las líneas M-110, M-211 y M-212 que acceden a Córdoba por el sector noroeste. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 60.000 | 72.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 48 | Nueva parada de autobús a demanda de las líneas M-220, M-221 y M-222, en el ámbito de las Quemadas, aumentando la cobertura de las zonas industriales con esta segunda parada de autobús metropolitano en esta zona. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 60.000 | 72.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 49 | Nueva parada de autobús a demanda de las líneas M-220, M-221 y M-222, dando cobertura de transporte público al futuro parque empresarial de la Rinconada. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 60.000 | 72.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 50 | Habitar la parada de autobuses para la línea M-222 en el núcleo poblacional de El Carpio. Esta parada podrá operarse a demanda. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 60.000 | 72.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 51 | Nuevas paradas de autobús a demanda en la Avenida de la República de Argentina en la ciudad de Córdoba, en la zona de la Glorieta de Media Luna, fomentando la interconexión entre el autobús metropolitano y urbano. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 60.000 | 72.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 52 | Nueva parada de autobús a demanda de la línea M-250 en el área de influencia de la estación de cercanías El Higuero, en la Carretera Palma del Río (A-431), en el municipio de Córdoba. Esta parada está directamente comunicada con las líneas periféricas de autobús urbano, en las que además se mejorarán las condiciones de accesibilidad. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 60.000 | 72.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |



UNIÓN EUROPEA
European Union



Junta de Andalucía

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| # | Actuación | Programa | Tipo de actuación | Subtipo de Actuación | Puesta en servicio (*) | Capítulo | Presupuesto (Eur. sin IVA) (**) | Presupuesto (Eur. con IVA) (**) | Responsable Financiero | Propuesta de Financiación | Línea Estratégica y Programa PITMA |
|----|---|----------|-------------------|----------------------|------------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 53 | Nueva parada de autobús a demanda de la línea M-250, en el ámbito de los núcleos poblacionales de la Vereda Real Soriana y La Barquera, en la Carretera Palma del Río (A-431) del municipio de Córdoba. Esta parada está directamente comunicada con las líneas periféricas de autobús urbano, en las que además se mejorarán las condiciones de accesibilidad. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 60.000 | 72.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 54 | Nueva parada de autobús a demanda de la línea M-250, en el Parque Logístico de la Carretera Palma del Río (A-431) del municipio de Córdoba. Esta parada está directamente comunicada con las líneas periféricas de autobús urbano, en las que además se mejorarán las condiciones de accesibilidad. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 60.000 | 72.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 55 | Nueva parada de autobús a demanda de la línea M-230, en el ámbito del núcleo de población Atalayuela. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 60.000 | 72.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 56 | Nuevas paradas de autobús a demanda de la línea M-230 en el núcleo urbano de Córdoba, en la intersección entre Avd. Vallengano con Avd. de Menéndez Pidal, y tras el Puente de San Rafael en la Carretera de Castro. Estas nuevas paradas mejorarán la cobertura del autobús metropolitano en el municipio de Córdoba. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 120.000 | 145.200 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 57 | Nueva parada de autobús a demanda de la línea M-230 en la Avenida de Granada. Complementariamente, por su proximidad, tiene el potencial de dar servicio a las líneas M-241, M-242 y M-243, que acceden a Córdoba por la zona Suroeste. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 60.000 | 72.600 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 58 | Construcción y acondicionamiento del Depot para los nuevos autobuses eléctricos. Considera el coste de construcción, equipamiento y adquisición del suelo, para los equipos de carga eléctrica y estacionamiento del material rodante | P1 | T1 | ST3 | 2030 | I | 5.730.395 | 6.933.778 | JA | NG | LE6.P2 |
| 59 | Aumentar el número de servicios que cubren los polígonos industriales de la zona del Alto Guadalquivir, con la línea M-221. Reforzar los servicios especialmente en las horas punta de la mañana y de la tarde, coordinadamente ya que las líneas comparten tramos (M-220, M-222) y paradas intermedias. | P1 | T1 | ST3 | 2030 | I | 1.925.000 | 2.329.250 | CPP | CPP | LE4.P1/LE6.P2 |
| 60 | Aumentar el número de servicios que cubren los polígonos industriales de la zona del Alto Guadalquivir, con la línea M-222. Reforzar los servicios especialmente en las horas punta de la mañana y de la tarde, coordinadamente ya que las líneas comparten tramos (M-220, M-222) y paradas intermedias. | P1 | T1 | ST3 | 2030 | I | 1.925.000 | 2.329.250 | CPP | CPP | LE4.P1/LE6.P2 |



UNIÓN EUROPEA
European Union



Junta de Andalucía

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| # | Actuación | Programa | Tipo de actuación | Subtipo de Actuación | Puesta en servicio (*) | Capítulo | Presupuesto (Eur. sin IVA) (**) | Presupuesto (Eur. con IVA) (**) | Responsable Financiero | Propuesta de Financiación | Línea Estratégica y Programa PITMA |
|----|---|----------|-------------------|----------------------|------------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 61 | Aumentar el número de servicios que cubren los polígonos industriales de la zona del Alto Guadalquivir, con la línea M-220. Reforzar los servicios especialmente en las horas punta de la mañana y de la tarde, coordinadamente ya que las líneas comparten tramos (M-221 M-222) y paradas intermedias. Esta actuación fortalecerá el eje que une Córdoba con Montoro. | P1 | T1 | ST3 | 2030 | I | 3.410.000 | 4.126.100 | CPP | CPP | LE4.P1/LE6.P2 |
| 62 | Mejora de la frecuencia de la línea metropolitana M-250, especialmente en las horas punta de la mañana y de la tarde, con el objetivo de captar demanda del transporte privado en dicho eje no cubierto por el cercanías, abasteciendo a los municipios de la corona como Almodóvar del Río y Posadas | P1 | T1 | ST3 | 2030 | I | 3.410.000 | 4.126.100 | CPP | CPP | LE4.P1/LE6.P2 |
| 63 | Nueva línea alimentadora del cercanías en el ámbito municipal de Córdoba, por la CO-3400 con conexión próxima a la estación ferroviaria de El Higuero, y coordinada con la línea M-250 con la misma parada de inicio/fin de ruta. Esta nueva línea cubrirá los núcleos poblacionales de El Hornillo, El Jardincito, San Llorente y Torrehoría, que en la actualidad estos tres últimos no cuentan con servicios de transporte público. Por la complejidad del trazado, se propone una operación con autobuses de media/baja capacidad, preferiblemente minibuses. | P1 | T1 | ST4 | 2030 | I | 1.925.000 | 2.329.250 | CPP | CPP | LE4.P1/LE6.P2 |
| 64 | Nuevas paradas de transporte público en asociadas a la nueva línea alimentadora del cercanías, en los núcleos poblacionales de El Hornillo, El Jardincito, y Torrehoría. | P1 | T1 | ST2 | 2030 | I | 180.000 | 217.800 | CO | CONSORCIO | LE4.P2 |
| 65 | Mejora de los servicios de la línea M-243 entre la Guijarrosa y Córdoba, especialmente en las horas punta del día. | P1 | T1 | ST3 | 2030 | I | 1.925.000 | 2.329.250 | CPP | CPP | LE4.P1/LE6.P2 |
| 66 | Mejora de los servicios de la línea M-140 entre Córdoba y Cordobesas, especialmente en las horas punta del día, y así fortalecer la conectividad en transporte público de los núcleos de La Guijarrosa, San Sebastián de los Ballesteros, La Victoria y Córdoba. | P1 | T1 | ST3 | 2030 | I | 1.925.000 | 2.329.250 | CPP | CPP | LE4.P1/LE6.P2 |
| 67 | Adaptar y coordinar los servicios de las líneas metropolitanas M-220, M-221, M-222, y M-250 con los del cercanías, por compartir itinerario | P1 | T1 | ST3 | 2030 | I | 0 | 0 | CPP | CPP | LE4.P1/LE6.P2 |
| 68 | Ampliación del servicio de Cercanías en el corredor del Valle de Guadalquivir entre los municipios de Posadas y Villa del Río (pertenecientes al ámbito del PTMACO), como parte del corredor Palma del Río-Villa del Río. | P1 | T2 | ST7 | 2030 | I | 7.000.000 | 8.470.000 | ES | ESTADO | LE5.P1 |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba
Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| # | Actuación | Programa | Tipo de actuación | Subtipo de Actuación | Puesta en servicio (*) | Capítulo | Presupuesto (Eur. sin IVA) (**) | Presupuesto (Eur. con IVA) (**) | Responsable Financiero | Propuesta de Financiación | Línea Estratégica y Programa PITMA |
|----|--|----------|-------------------|----------------------|------------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 69 | Estudio de implantación de servicios de proximidad del cercanías. Lanzaderas de autobús a los núcleos poblacionales más cercanos. | P1 | T1 | ST3 | 2026 | I | 2.000.000 | 2.420.000 | ES | ESTADO | LE2.P2 |
| 70 | Aparcamientos disuasorios asociados a los servicios de Cercanías, en los municipios de la corona metropolitana del Área de Córdoba: Pedro Abad, Villafranca de Córdoba, Almodóvar, Villa del Río, Palma del Río. Evidentemente, la implementación de esta medida está asociada a los plazos y puesta en servicio del Cercanías | P4 | T12 | ST21 | 2030 | I | 150.000 | 181.500 | CPP | CPP | LE4.P2 |
| 71 | <p>Campañas de información y concienciación ciudadana hacia la movilidad sostenible. Esta actuación comprende el diseño y desarrollo de un plan de comunicación sobre movilidad sostenible, materializado mediante la difusión de vídeos y/o cuñas en los distintos medios (radio, televisión, periódicos locales/regionales, etc.).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoción del transporte público, reforzando las mejoras implantadas en materia de operación (expediciones, cobertura, tiempos de viaje, etc.), accesibilidad (en parada y a bordo) y confort del usuario (información en tiempo real, localización y elementos de sombra en parada, sistema de pago inteligente, etc.). • Promoción de la movilidad no motorizada (a pie y bicicleta), resaltando el buen clima y orografía en la mayoría de los municipios • Promoción de la movilidad colaborativa (motos compartidas, coche compartido) y modos alternativos (patinete eléctrico) • Restricciones al tráfico rodado: restricciones en las velocidades máximas permitidas (en tramos urbanos no compartidos con el autobús), y la regulación de estacionamientos • Concienciar de la importancia de reducir los contaminantes atmosféricos y el ruido derivados del tráfico. | P2 | T3 | ST9 | 2025 | I | 60.000 | 72.600 | JA | AUTO | LE2.P2 |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| # | Actuación | Programa | Tipo de actuación | Subtipo de Actuación | Puesta en servicio (*) | Capítulo | Presupuesto (Eur. sin IVA) (**) | Presupuesto (Eur. con IVA) (**) | Responsable Financiero | Propuesta de Financiación | Línea Estratégica y Programa PITMA |
|----|---|----------|-------------------|----------------------|------------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 72 | <p>Actividades formativas y/o Jornadas Participativas orientadas a administraciones y empresas, con el fin de sensibilizar sobre la movilidad sostenible, aportando medidas enfocadas a disminuir los desplazamientos de movilidad obligada.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fomento del teletrabajo parcial o total en función de las necesidades y exigencias. • Programa de Coche Compartido para las empresas. • Promocionar un horario laboral flexible de modo que se laminen las horas de entrada de los trabajados en la hora punta (reducir la concentración de tráfico) y se mejoren las condiciones de conciliación. • Plazas de aparcamiento destinadas a vehículos de alta ocupación. • Concentración de servicios en los cascos urbanos que evite desplazamientos largos y se pueda realizar en modos no motorizados. | P2 | T3 | ST9 | 2025 | I | 30.000 | 36.300 | JA | AUTO | LE2.P2 |
| 73 | <ul style="list-style-type: none"> • Actividades formativas y/o Jornadas Participativas orientadas a la comunidad educativa y universitaria, con el fin de sensibilizar sobre la movilidad sostenible. • Diseño de actividades sobre movilidad sostenible orientadas a la comunidad educativa (profesorado, alumnado, personal no docente, familias). • Elaboración y distribución de materiales didácticos para su uso en el entorno escolar (fichas de trabajo, guías didácticas sobre hábitos de movilidad sostenible, etc.) • Formación orientada a la comunidad universitaria (alumnado y profesorado). | P2 | T3 | ST9 | 2025 | I | 30.000 | 36.300 | JA | AUTO | LE2.P2 |
| 74 | <p>Difusión de la necesidad de garantizar la accesibilidad al transporte público de PMR y adaptando el sistema al envejecimiento de la población:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la accesibilidad en el transporte público para las personas con movilidad reducida. • Adaptación PMR total del transporte público (material móvil). • Asientos reservados para personas mayores en el transporte público. • Plataformas con espacios con sombra y asientos de esperas en las paradas de transporte público. • Señalizaciones acústicas y visuales. | P2 | T3 | ST9 | 2025 | I | 60.000 | 72.600 | JA | AUTO | LE2.P2 |



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| # | Actuación | Programa | Tipo de actuación | Subtipo de Actuación | Puesta en servicio (*) | Capítulo | Presupuesto (Eur. sin IVA) (**) | Presupuesto (Eur. con IVA) (**) | Responsable Financiero | Propuesta de Financiación | Línea Estratégica y Programa PITMA |
|----|---|----------|-------------------|----------------------|------------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 75 | Difusión de la necesidad de garantizar la accesibilidad al transporte público de grupos socioeconómicamente vulnerables <ul style="list-style-type: none"> • A bordo del transporte público, garantizar un espacio personal adecuado, disposición de los asientos y ventilación y aire acondicionado apropiados • Mantenimiento y garantía de buenas condiciones de los sistemas de iluminación en los accesos y en las paradas de autobús • Mejorar la visibilidad de las paradas de autobús, de forma que se mejore la seguridad de los usuarios • Disponibilidad de servicios y equipamientos en áreas intermodales de alta capacidad (farmacias, zonas de asiento, etc.) de modo que se faciliten los trasbordos de PMR y/o acompañantes. • Disponibilidad de tarifas/títulos especiales de transporte público a grupos socioeconómicamente vulnerables | P2 | T3 | ST9 | 2025 | I | 60.000 | 72.600 | JA | AUTO | LE2.P2 |
| 76 | Integración de los municipios de Baena y Villa del Río al ámbito del PTMACO, dada la estrecha relación de proximidad, movilidad, coordinación administrativa y viabilidad económica-presupuestaria dentro del paraguas del Consorcio. | P4 | T11 | ST20 | 2030 | I | 1.978.628 | 2.394.139 | CO | CONSORCIO | LE4.P0 |
| 77 | Reforzar el transporte a la demanda | P1 | T1 | ST6 | 2024 | I | 297.315 | 359.751 | CO | CONSORCIO | LE4.P4 |
| 78 | Estudio de integración tarifaria en el Consorcio de Transporte del servicio urbano autobús de La Carlota. | P4 | T11 | ST20 | 2028 | I | 30.000 | 36.300 | CO | CONSORCIO | LE4.P0 |
| 79 | Estudio de integración tarifaria en el Consorcio de Transporte del servicio urbano autobús de Almodóvar del Río. | P4 | T11 | ST20 | 2028 | I | 30.000 | 36.300 | CO | CONSORCIO | LE4.P0 |
| 80 | Estudio de integración tarifaria en el Consorcio de Transporte del servicio urbano autobús de Montoro. | P4 | T11 | ST20 | 2028 | I | 30.000 | 36.300 | CO | CONSORCIO | LE4.P0 |



UNIÓN EUROPEA
Europe's Way to Growth



Junta de Andalucía

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| # | Actuación | Programa | Tipo de actuación | Subtipo de Actuación | Puesta en servicio (*) | Capítulo | Presupuesto (Eur. sin IVA) (**) | Presupuesto (Eur. con IVA) (**) | Responsable Financiero | Propuesta de Financiación | Línea Estratégica y Programa PITMA |
|----|--|----------|-------------------|----------------------|------------------------|----------|---------------------------------|---------------------------------|------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 81 | Actuaciones enfocadas a combatir la vulnerabilidad al cambio climático, en particular de la movilidad a pie. • Recomendación de establecer un marco regulatorio sobre el transporte, con medidas específicas que promuevan la movilidad activa: análisis de disposición de sombras y ubicación de paradas, peatonalizaciones, zonas de 30 km/h, revisiones periódicas de los sistemas de ventilación de vehículos de TP, etc.) • Implantación de infraestructuras e instalaciones que favorecen la movilidad pie, además de garantizar recursos como fuentes de agua, sombras, sistemas de refrigeración, etc. • Refuerzo de los servicios de transporte público en época estival, evitando el cambio modal estacional de los desplazamientos a pie al vehículo privado por las altas temperaturas. | P3 | T4 | ST10 | 2028 | I | 15.000 | 18.150 | JA | AUTO | LE2.P2 |
| 82 | Actuaciones específicas para Escenarios de Calor Extremo, enfocadas a combatir la vulnerabilidad al cambio climático • Desarrollar protocolos de comunicación, asegurando el conocimiento por parte de la población, y a su vez promocionando el transporte público como alternativa a los desplazamientos a pie • Refuerzo de la movilidad sostenible, incrementando el número de servicios de transporte público, reduciendo las tarifas a los pasajeros durante los escenarios de calor extremo, y aplicando tarifas especiales (reducidas) para grupos vulnerables. | P3 | T4 | ST10 | 2028 | I | 15.000 | 18.150 | JA | AUTO | LE2.P2 |
| 83 | Recomendación de definir e implementar políticas de transporte de mercancías sostenible: • Fomentar el uso de modos de transporte más sostenible. • Promover la eficiencia energética y la tecnología limpia. • Implantar medidas de logística sostenible. • Apoyar la intermodalidad y la última milla sostenible. • Establecer incentivos fiscales y financieros. | P3 | T10 | ST19 | 2028 | I | 0 | 0 | LO | EELL | LE7.P3 |
| | | | | | | | 0 | 0 | ES | ESTADO | |
| 84 | Plan de Seguimiento y Evaluación del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba. (***) | P5 | T14 | ST23 | 2024 | I/E | 317.174 | 383.780 | JA | AUTO | LE1/LE2.P2/ LE3.P1 |

(*) Se debe aclarar que algunas medidas serán ampliables a 2030, tal y como indican desde Fondos Europeos, insistiendo en la necesidad de ampliar el marco de 2028 a 2030.

(**) Es necesario subrayar que las actuaciones sin valoración de inversión son difícilmente cuantificables, por lo que deberán calcularse de forma exhaustiva en fases posteriores al PTMACO, ya que en muchos casos son actuaciones de competencia municipal. Por este motivo, y dado que son actuaciones comunes a todos los escenarios que se han valorado en el ACB y AMC, no se han incluido en el Análisis Coste Beneficio, pero deberán considerarse como parte de la inversión del Plan una vez se hayan cuantificado.

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

Capítulo: I (Inversión), E (Explotación/Mantenimiento/Operación)

Propuesta de Financiación: FEDER 2021-2027, NG (Next Generation), AUTO (Financiación Autónoma de la Junta de Andalucía), CONSORCIO (Financiación del CTMACO a cargo de la Junta de Andalucía), EELL (Entidades Locales), ESTADO (Financiación Estatal), CPP (Colaboración Público Privada), NSC (no se conoce)

Responsable Financiero: JA (Junta de Andalucía), CO (Junta de Andalucía-Consorcio), LO (Local), ES (Estatal), CPP (Colaboración Público Privada)

(***) Coste anual acumulado del periodo 2024-2030. Para más detalle del presupuesto, consultar Apéndice 3.

Fuente: Elaboración propia.



3.3 Distribución de la inversión

Se ha agrupado la inversión total de implantación del Plan por administración competente. La siguiente distribución del presupuesto es un valor indicativo según las hipótesis que se han tomado (fuente de financiación, temporalización de la inversión, etc.), destacando que la estructura financiera correspondiente al Plan se detallará en la Versión Final del mismo.

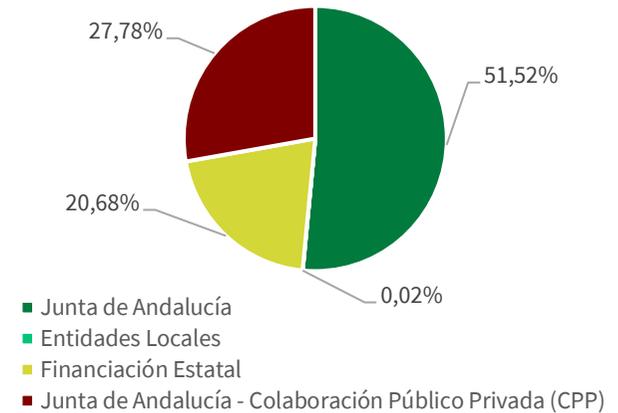
Tabla 20: Distribución de la inversión.

| Administración Competente | | Inversión (€, IVA incl.) | Peso de la inversión (%) |
|---|------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Junta de Andalucía | Autofinanciada | 1.557.480 | 2,13% |
| | FEDER 2021-2027 | 573.540 | 0,78% |
| | Fondos Next Generation | 29.967.717 | 40,97% |
| | Consortio | 5.589.415 | 7,64% |
| Entidades Locales | | 18.150 | 0,02% |
| Financiación Estatal | | 15.125.000 | 20,78% |
| Junta de Andalucía - Colaboración Público Privada (CPP) | | 20.321.950 | 27,93% |
| Total | | 73.153.252 | 100,00% |

Fuente: Elaboración propia.

Del capital estimado para la inversión inicial de las actuaciones, la Junta de Andalucía asumirá el 51,52%.

Figura 23: Distribución de la inversión (%).



Fuente: Elaboración propia.

Apéndices



UNIÓN EUROPEA
Europeo European Union



Junta de Andalucía

Apéndice 1: Costes unitarios utilizados en el modelo

Tabla 21: Costes unitarios.

| Concepto | Categoría | Eur/ud | Ud | Fuente/Notas |
|--|----------------|-------------|--------------------------------------|---|
| Aparcamientos disuasorios | Obra Civil | 50.000,0 | Eur/ Aparcamiento | Otros Planes de Transporte (PTMCG, PTMAM, etc.) |
| Áreas intercambio | Obra Civil | 60.000,0 | Eur/ Área intercambio | Otros Planes de Transporte (PTMCG, PTMAM, etc.) |
| Punto de intercambio/ Parada bus | Obra Civil | 30.000,0 | Eur / Punto intercambio ó Eur/parada | Otros Planes de Transporte (PTMCG, PTMAM, etc.) |
| Carril bici urbano | Obra Civil | 209.601,4 | Eur/ km | Otros Planes de Transporte (PTMCG, PTMAM, etc.) |
| Carril bici interurbano | Obra Civil | 209.601,4 | Eur/ km | Otros Planes de Transporte (PTMCG, PTMAM, etc.) |
| Plataforma Reservada de autobús | Obra Civil | 2.081.569,0 | Eur/km | Coste de infraestructura lineal y equipamiento, ambos sentidos. |
| Autobús (eléctrico) | Material móvil | 440.000,0 | Eur/ bus | Precio del mercado, incluye coste de batería. |
| Mejora paradas bus | Obra Civil | 6.000,0 | Eur/parada | 20% del coste de construcción. |
| Puntos de préstamo de bicicletas públicas | Obra Civil | 3.000,0 | Eur /Pto. Prestamo | |
| Sistema de información en tiempo real | Otros | 270.190,1 | Euros | Guía metodológica de sistemas BRT (BRT Guidelines). (75% del coste) |
| Sistema GPS (equipo) | Otros | 706.379,2 | Euros | Guía metodológica de sistemas BRT (BRT Guidelines). (75% del coste) |
| Software sistema de gestión | Otros | 2.119.137,6 | Euros | Guía metodológica de sistemas BRT (BRT Guidelines). (75% del coste) |
| Software sistema de pago (tarjeta inteligente y en metálico) | Otros | 423.827,5 | Euros | Guía metodológica de sistemas BRT (BRT Guidelines). (75% del coste) |
| Adecuación de estaciones y apeaderos ferroviarios | Obra Civil | 0,5 | Mill Eur/ Estación | Estudio de viabilidad económico-financiero del Cercanías de Córdoba |
| Mantenimiento y modernización de estaciones y apeaderos | Obra Civil | 0,5 | Mill Eur/ Estación | |
| Campaña de sensibilización | Otros | 30.000,0 | Euros | |
| Cargador eléctrico (150 KW) | Otros | 605.000,0 | Euros | Precio del mercado. |
| Anteproyecto Mapa Concesional | Obra Civil | 150.000,0 | Euros | |
| Estudio de viabilidad | Obra Civil | 100.000,0 | Euros | |
| Contratos de Concesión (6 corredores) | Obra Civil | 60.000,0 | Euros | |
| Políticas de sostenibilidad en concesiones y contratos | Obra Civil | 6.450,7 | Euros/línea | Otros Planes de Transporte (PTMAM) |
| Reforzar el TTE a demanda | Obra Civil | 22.870,4 | Euros/línea | Otros Planes de Transporte (PTMAM) |
| Vulnerabilidad cambio climático | Obra Civil | 15.000,0 | Euros | |
| Calor Extremo | Obra Civil | 15.000,0 | Euros | |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| Concepto | Categoría | Eur/ud | Ud | Fuente/Notas |
|--|------------|-----------|---------------|--|
| Proyectos de eficiencia energética | Obra Civil | 100.000,0 | Euros | |
| La redacción de los proyectos tecnológicos | Obra Civil | 100.000,0 | Euros | |
| Mejoras en materia de accesibilidad de PMR: | Obra Civil | 60.000,0 | Euros | |
| Mejoras de accesibilidad de grupos vulnerables | Obra Civil | 60.000,0 | Euros | |
| Restricciones al vehículo privado | Obra Civil | 15.000,0 | Euros | Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga. |
| Integración municipios al ámbito del Consorcio | Otros | 989.313,8 | Eur/municipio | Otros Planes de Transporte (PTMAM) |
| Estudio de integración tarifaria de transporte urbano al Consorcio | Otros | 30.000,0 | Eur/proyecto | |
| Coste depot (Construcción, equipamiento y suelo) | Obra Civil | 2.138 | Eur/m2 | |

Fuente: Elaboración propia.



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Apéndice 2: Resultados detallados del Análisis Coste Beneficio



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Síntesis de resultados del Estudio Económico

| ESCAMARIO | | SE3b | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------|---------|--------|--|--|--|--|----|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| inversión: | 5 años | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| operación: | 25 años | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| tasa social de descuento: | | 3,00% | | | | | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | sensib | | | | | 0% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 | 2048 | 2049 | 2050 | 2051 | 2052 |
|---|----------------------|-------|------|------|------|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| | periodo de inversión | | | | | periodo de operación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| COSTES SOCIO ECONÓMICOS | VA @ 3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Inversiones de proyecto | MEUR | -52,3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Valor Residual | MEUR | 9,3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Reinversiones | MEUR | -11,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Excedente de Productor | MEUR | 93,5 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a) Var. Costes O&M bus, tren, bus inter | MEUR | -46,9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| b) Var. Costes O&M modo nuevo | MEUR | -44,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| c) Var. Ingresos sistema | MEUR | 184,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| TOTAL ECONOMIC COSTS | MEUR | 39,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| BENEFICIOS SOCIO ECONÓMICOS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|----------------------|--------|------|------|------|----------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | 2031 | 2032 | 2033 | 2034 | 2035 | 2036 | 2037 | 2038 | 2039 | 2040 | 2041 | 2042 | 2043 | 2044 | 2045 | 2046 | 2047 | 2048 | 2049 | 2050 | 2051 | 2052 |
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 |
| | periodo de inversión | | | | | periodo de operación | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Excedente Consumidor: | VA @ 3% | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a) Valor de ahorros de tiempo | MEUR | 47,7 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Existente | MEUR | 0,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Captado | MEUR | 0,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| b) Costes evitados (Transporte privado) | MEUR | 103,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Modos captado | MEUR | 103,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Modos generados | MEUR | 0,0 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| c) Var. Ingresos sistema (pagos usuarios) | MEUR | -184,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Reduc. Externalidades neg. | MEUR | 77,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Accidentes | MEUR | 52,8 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Emisiones | MEUR | 22,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| a) Polución | MEUR | 6,9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| b) Cambio climático | MEUR | 15,4 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ruido | MEUR | 2,6 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IMPACTOS ECONÓMICOS | MEUR | 44,9 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
| BENEFICIOS NETOS (VAN_E) | MEUR | 84,3 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|------|------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|--|

TIR_E (%) 11,12%

Apéndice 3: Presupuesto detallado del Plan de Seguimiento

El *Plan de Seguimiento y Evaluación y Evaluación* del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba integra los siguientes conceptos en su presupuesto:

- Sistema de recopilación de datos.
- Indicadores.
- Capacitación y recursos humanos.
- Software de plataformas de gestión.
- Comunicación y difusión.
- Auditorías y revisiones independientes.
- Incentivos para la participación ciudadana.
- Actualización tecnológica.

A continuación, se describen los conceptos y las partidas presupuestarias como acumulado en el periodo 2024-2030.

Tabla 22: Partidas incluidas en el presupuesto (acumulado 2024-2030) del Plan de Seguimiento del PTMACO.

| Concepto | Descripción | Comentario sobre el presupuesto | Presupuesto (Eur con IVA) (2024-2030) |
|-----------------------------------|--|---|---------------------------------------|
| Sistema de recopilación de datos | La inversión en tecnología y sistemas para la recopilación de datos relacionados con la movilidad (como sistemas de posicionamiento global de autobuses (GPS)). | Incluido en la actuación " <i>Equipamiento de los vehículos con sistemas de localización, comunicaciones en tiempo real, información a los conductores, información a los viajeros y obtención y envío de datos a un sistema central.</i> " | 0 |
| Indicadores | Desarrollo e implementación de indicadores específicos para medir el desempeño del plan. | Incluido en el desarrollo del Presente Plan. | 0 |
| Capacitación y Recursos Humanos | Formación del personal encargado de recopilar y analizar los datos. Se presupuesta la formación de 2 técnicos del Consorcio (1 semana de formación). | | 9.680 |
| | Gestión del sistema de seguimiento. Esto puede incluir la contratación de expertos en movilidad sostenible y la capacitación del personal existente. Se presupuesta una dedicación de 1 persona a media jornada al seguimiento del Plan. | | 120.000 |
| Software y Plataformas de Gestión | Adquisición e implementación de software y plataformas de gestión de datos que faciliten el monitoreo en tiempo real, el análisis de tendencias y la generación de informes. | Incluido en la actuación " <i>La implantación de sistemas centrales que permitan a los operadores la gestión de los servicios en tiempo real, la estimación de llegadas, la detección de incidencias, y que registren toda la información relevante para su proceso analítico posterior con herramientas de data analytics y Big Data</i> " | 0 |

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba

Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio

| Concepto | Descripción | Comentario sobre el presupuesto | Presupuesto (Eur con IVA) (2024-2030) |
|--|--|---------------------------------|---------------------------------------|
| Comunicación y Difusión | Presupuesto destinado a campañas de comunicación para informar a la comunidad sobre el progreso del plan y fomentar la participación ciudadana. Esto puede incluir la creación de material gráfico, desarrollo de sitios web específicos y organización de eventos informativos. | | 54.450 |
| Auditorías y Revisiones Independientes | Recursos para realizar auditorías y revisiones independientes que verifiquen la efectividad del plan y aseguren la transparencia en la recopilación y presentación de datos. | | 54.450 |
| Incentivos para la Participación Ciudadana | Creación de incentivos para fomentar la participación ciudadana en encuestas y programas de retroalimentación. Esto puede incluir premios o descuentos en transporte público. | | 72.600 |
| Actualización Tecnológica | Presupuesto destinado a la actualización continua de la tecnología utilizada en el seguimiento para mantenerse al día con las innovaciones y garantizar la precisión y eficacia en la recopilación de datos. | | 72.600 |
| Total | | | 383.780 |

Fuente: Elaboración propia.

El detalle anualizado de cada partida incluida en el presupuesto del Plan de Seguimiento (Programa P5) se muestra en la siguiente tabla. Se recuerda que las medidas asociadas al sistema de recopilación de datos y el software y plataformas de gestión ya está incluido en otras actuaciones del PTMACO.

Tabla 23: Partidas incluidas en el presupuesto (anualizado) del Plan de Seguimiento del PTMACO.

| Concepto | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | 2030 | Puesta en servicio | Capítulo | Presupuesto (Eur con IVA) (2024-2030) | Responsable financiero | Propuesta de Financiación | LE y Programa PITMA |
|--|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|----------------|--------------------|------------|---------------------------------------|------------------------|---------------------------|----------------------------|
| Capacitación y Recursos Humanos | 9.680 | | | | | | | 2024 | I | 9.680 | JA | AUTO | LE1 |
| | | 20.000 | 20.000 | 20.000 | 20.000 | 20.000 | 20.000 | 2025 | E | 120.000 | JA | AUTO | |
| Comunicación y Difusión: | | | 18.150 | | 18.150 | | 18.150 | 2026 | I | 54.450 | JA | AUTO | LE2.P2 |
| Auditorías y Revisiones Independientes | | | 18.150 | | 18.150 | | 18.150 | 2026 | E | 54.450 | JA | AUTO | - |
| Incentivos para la Participación Ciudadana | | | | 36.300 | | | 36.300 | 2029 | E | 72.600 | JA | AUTO | LE2.P2 |
| Actualización Tecnológica | | | | | 36.300 | | 36.300 | 2028 | E | 72.600 | JA | AUTO | LE3.P1 |
| Total | 9.680 | 20.000 | 56.300 | 20.000 | 92.600 | 56.300 | 128.900 | 2024 | I/E | 383.780 | JA | AUTO | LE1/ LE2.P2/ LE3.P1 |

Fuente: Elaboración propia.

Plan de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba
Escenarios, Análisis Coste-Beneficio y Análisis Multicriterio



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento,
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DEL ÁREA DE CÓRDOBA