

«Bambi», en solicitud de autorización administrativa de apertura y funcionamiento del mismo con 2 unidades del primer ciclo, acogiéndose a la disposición adicional primera del Decreto 149/2009, de 12 de mayo.

Resultando que en el mencionado expediente han recaído informes favorables del correspondiente Servicio de Inspección de Educación de la Delegación Provincial de la Consejería de Educación en Almería y de la Gerencia Provincial del Ente Público Andaluz de Infraestructuras y Servicios Educativos de la Consejería de Educación en dicha provincia.

Vistos la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (BOE de 27 de noviembre); la Ley Orgánica 8/1985, de 3 de julio, reguladora del Derecho a la Educación (BOE de 4 de julio); la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación (BOE de 4 de mayo); la Ley 17/2007, de 10 de diciembre, de Educación de Andalucía (BOJA de 26 de diciembre); el Real Decreto 132/2010, de 12 de febrero, por el que se establecen los requisitos mínimos de los centros que impartan las enseñanzas del segundo ciclo de la educación infantil, la educación primaria y la educación secundaria (BOE de 12 de marzo); el Decreto 149/2009, de 12 de mayo, por el que se regulan los centros que imparten el primer ciclo de la educación infantil (BOJA de 15 de mayo); el Decreto 109/1992, de 9 de junio, sobre autorizaciones de Centros Docentes Privados para impartir Enseñanzas de Régimen General (BOJA de 20 de junio); el Decreto 140/2011, de 26 de abril, por el que se modifican varios decretos relativos a la autorización de centros docentes para su adaptación a la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (BOJA de 10 de mayo); y demás disposiciones aplicables.

Considerando que se han cumplido en el presente expediente todos los requisitos exigidos por la normativa vigente en esta materia.

En su virtud, y en uso de las atribuciones que me han sido conferidas,

#### DISPONGO

Primero. Conceder la autorización administrativa de apertura y funcionamiento al centro de educación infantil «Bambi», quedando con la configuración definitiva que se describe a continuación:

Denominación genérica: Centro de educación infantil.  
Denominación específica: Bambi.  
Código de centro: 04010498.  
Domicilio: C/ Chalupa, s/n.  
Localidad: Garrucha.  
Municipio: Garrucha.  
Provincia: Almería.  
Titular: Servicios Varios y Contenedores, S.L.  
Composición resultante: 2 unidades del primer ciclo para 35 puestos escolares.

Segundo. La entidad titular del centro remitirá a la Delegación Provincial de la Consejería de Educación en Almería la relación del profesorado del mismo, con indicación de su titulación respectiva.

Contra la presente Orden que pone fin a la vía administrativa cabe interponer, potestativamente, recurso de reposición ante el Excmo. Sr. Consejero de Educación, en el plazo de un mes, contado desde el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, de conformidad con los artículos 116 y 117 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, o recurso contencioso-administrativo, en el plazo de dos meses, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo compe-

tente del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, conforme a lo establecido en los artículos 10 y 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Sevilla, 30 de junio de 2011

FRANCISCO JOSÉ ÁLVAREZ DE LA CHICA  
Consejero de Educación

## CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA

*RESOLUCIÓN de 18 de julio de 2011, por la que se ordena la publicación del informe de fiscalización sobre el análisis comparativo de la gestión desarrollada por los Consorcios Metropolitanos de Transporte de Bahía de Cádiz, Granada, Málaga y Sevilla, correspondiente al ejercicio 2009.*

En virtud de las facultades que me vienen atribuidas por el artículo 21 de la Ley 1/1988, de 17 de marzo, de la Cámara de Cuentas de Andalucía, y del acuerdo adoptado por el Pleno de esta Institución, en la sesión celebrada el 24 de mayo de 2011,

#### RESUELVO

De conformidad con el art. 12 de la citada Ley 1/1988, ordenar la publicación del informe de fiscalización sobre el análisis comparativo de la gestión desarrollada por los Consorcios Metropolitanos de Transporte de Bahía de Cádiz, Granada, Málaga y Sevilla, correspondiente al ejercicio 2009.

Sevilla, 18 de julio de 2011.- El Presidente, Antonio M. López Hernández.

#### ANÁLISIS COMPARATIVO DE LA GESTIÓN DESARROLLADA POR LOS CONSORCIOS METROPOLITANOS DE TRANSPORTE DE BAHÍA DE CÁDIZ, GRANADA, MÁLAGA Y SEVILLA

#### EJERCICIO 2009

(OE 09/2010)

El Pleno de la Cámara de Cuentas de Andalucía, en su sesión celebrada el día 24 de mayo de 2011, con la asistencia de todos sus miembros, ha acordado aprobar por unanimidad el Informe de fiscalización sobre el análisis comparativo de la gestión desarrollada por los consorcios metropolitanos de transporte de Bahía de Cádiz, Granada, Málaga y Sevilla, correspondiente al ejercicio 2009.

#### ÍNDICE

- I. INTRODUCCIÓN.
- II. OBJETIVOS Y ALCANCE.
- III. ANÁLISIS DE LA ECONOMÍA, EFICIENCIA, EFICACIA, EQUIDAD, CALIDAD Y RESPETO AL MEDIO AMBIENTE EN LA PRESTACION DEL SERVICIO.
  - III.1 ANÁLISIS DE LA OFERTA.
    - III.1.1 Análisis de la equidad.
    - III.1.2 Análisis del respeto al medio ambiente.
  - III.2 ANÁLISIS DE LA DEMANDA.
    - III.2.1 Análisis de la calidad en la prestación del servicio.
  - III.3 ANÁLISIS DE LA EFICACIA.
  - III.4 ANÁLISIS DE LA ECONOMÍA Y LA EFICIENCIA.
- IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

- V. ANEXOS.  
 VI. ALEGACIONES.  
 VI.1 CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTE DE BAHÍA DE CÁDIZ.  
 VI.2 CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTE DE GRANADA.  
 VI.3 CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTE DE MÁLAGA.  
 VI.4 CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTE DE SEVILLA.

#### A B R E V I A T U R A S

art./arts.	artículo/artículos.
CCAA	Cuentas anuales.
CCTT	Consortios Metropolitanos de Transporte.
COPV	Consejería de Obras Públicas y Vivienda.
CTA	Consortio Metropolitano de Transporte del Área de Almería.

CTBC	Consortio Metropolitano de Transporte de Bahía de Cádiz.
CTC	Consortio Metropolitano de Transporte del Área de Córdoba.
CTCC	Consortio Metropolitano de Transporte del Campo de Gibraltar.
CTG	Consortio Metropolitano de Transporte del Área de Granada.
CTJ	Consortio Metropolitano de Transporte del Área de Jaén.
CTM	Consortio Metropolitano de Transporte del Área de Málaga.
CTS	Consortio Metropolitano de Transporte del Área de Sevilla.
DLT	Día laborable tipo.
km/kms/kms <sup>2</sup>	kilómetro/kilómetros/kilómetros cuadrados.
LOTA	Ley de Ordenación de los transportes urbanos y metropolitanos de viajeros en Andalucía.
PE	Parlamento europeo.
PMR	Personas con movilidad reducida.

## I. INTRODUCCIÓN

1. La Cámara de Cuentas de Andalucía de acuerdo con las funciones atribuidas por la Ley 1/1988, de 17 de marzo, incluyó en el Plan de actuaciones para 2010 la auditoría operativa de los Consorcios Metropolitanos de Transportes (CCIT, en adelante) de las áreas de Bahía de Cádiz, Granada, Málaga y Sevilla.

2. El sistema actual de transporte, con un gran protagonismo del transporte privado, conlleva unos importantes efectos secundarios negativos, tales como costes de congestión, contaminación atmosférica y acústica o accidentes. La priorización del uso del transporte público se convierte en algo necesario para la consecución de un sistema de movilidad competitivo.

3. Los consorcios de transportes de Andalucía, impulsados por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, (en adelante, COPV) tienen asignadas las competencias en materia de ordenación y coordinación de la red de transporte público de las distintas áreas metropolitanas.

4. Entre sus fines se encuentra la consolidación de modelos de transporte metropolitanos sostenibles, dinámicos y vertebradores del territorio que garanticen la movilidad de los ciudadanos andaluces mediante una red de transporte multimodal, eficaz y respetuosa con el medio ambiente que permita una integración tarifaria de todos los servicios de transporte y una mejora de la intermodalidad.

5. Tal y como se presenta en la exposición de motivo de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los transportes urbanos y metropolitanos de viajeros en Andalucía (LOTA, en adelante): *“Los transportes públicos de viajeros son un servicio de interés general al servicio de los ciudadanos. Así, la presente Ley tiene entre sus objetivos favorecer y garantizar la intermodalidad, la movilidad y el bienestar social de las personas; la calidad del servicio y el desarrollo sostenible, introduciendo condiciones y características técnicas que deben cumplir los diferentes modos de transporte para contribuir al desarrollo y conservación del medio ambiente”*.

6. La necesidad de priorizar el transporte público exige el diseño de una oferta de calidad que permita la prestación de un servicio frecuente y fiable, de sencilla utilización y con tiempos competitivos con el transporte privado, además de la adopción de tarifas multimodales y la implantación de políticas de precios que ayuden a colectivos específicos o que propicien su utilización.

7. Actualmente coexisten en Andalucía nueve grandes aglomeraciones urbanas que aglutinan a más de cinco millones de habitantes en las que se basa territorialmente el transporte público metropolitano: Almería, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla. A la finalización del trabajo de campo, estaban constituidos los consorcios de todas las áreas salvo Huelva.

8. Este trabajo de fiscalización abarca los CCTT de Sevilla, Málaga, Granada y Bahía de Cádiz por ser los cuatro que contaban con mayor dotación presupuestaria en el ejercicio 2009.

9. Todos los consorcios se han creado al amparo de lo establecido en los arts. 33 a 36 de la Ley 7/1993, de 27 de julio, de Demarcación municipal de Andalucía, los arts. 57, 58 y 87 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de régimen local, y demás normativa de general aplicación.

10. Se crean como entidades de derecho público de carácter asociativo, dotadas de personalidad jurídica independiente de la de sus miembros, patrimonio propio, administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho público y de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

11. El Consorcio Metropolitano de Transporte de Bahía de Cádiz (en adelante, CTBC) se creó el 18 de abril de 2002 y está constituido por los Ayuntamientos de Cádiz, Chiclana de la Frontera, El Puerto de Santa María, Jerez de la Frontera, Puerto Real, Rota y San Fernando, la Diputación Provincial de Cádiz y la Junta de Andalucía, a través de la COPV. Otros dos municipios tienen firmados sendos convenios de colaboración para el fomento del transporte público

con el consorcio denominándose municipios integrados al no ser miembros de pleno derecho.

**12.** El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Granada (CTG), se constituyó el 20 de diciembre de 2002. Los ayuntamientos consorciados son Albolote, Alfacar, Alhendín, Armilla, Atarfe, Cájar, Cenes de la Vega, Chauchina, Churriana de la Vega, Cijuela, Cúllar Vega, Dílar, Fuente Vaqueros, Gójar, Granada, Güevejar, Huétor Vega, Jun, La Zubia, Láchar, Las Gabias, Maracena, Monachil, Ogíjares, Otura, Peligros, Pinos Genil, Pinos Puente, Pulianas, Santa Fe, Vegas del Genil y Víznar, la Diputación Provincial de Granada y, a través de la COPV, la Junta de Andalucía. Además poseen la condición de integrados 17 municipios.

**13.** El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Málaga (CTM, en adelante) fue constituido el 7 de mayo de 2003. En la actualidad está compuesto por la COPV-Junta de Andalucía, la Diputación Provincial de Málaga y los ayuntamientos de Alhaurín de la Torre, Alhaurín el Grande, Almogía, Benalmádena, Cártama, Casabermeja, Colmenar, Málaga, Mijas, Pizarra, Rincón de la Victoria y Totalán. El municipio de Álora está integrado en el Consorcio.

**14.** El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla (CTS) se constituyó el 30 de marzo de 2001. Actualmente las administraciones consorciadas son los ayuntamientos de Albaida del Aljarafe, Alcalá de Guadaíra, Alcalá del Río, Almensilla, Benacazón, Bollullos de la Mitación, Bormujos, Brenes, Camas, Carmona, Castilleja de Guzmán, Castilleja de la Cuesta, Coria del Río, Dos Hermanas, El Viso del Alcor, Espartinas, Gelves, Gerena, Gines, Guillena, Isla Mayor, La Algaba, La Puebla del Río, La Rinconada, Los Palacios y Villafranca, Mairena del Alcor, Mairena del Aljarafe, Olivares, Palomares del Río, Salteras, San Juan de Aznalfarache, Sanlúcar la Mayor, Santiponce, Sevilla, Tomares, Umbrete, Valencina de la Concepción y Villanueva del Ariscal, la Junta de Andalucía a través de la COPV y la Diputación Provincial de Sevilla. Siete municipios más poseen la condición de integrados en el CTS.

## II. OBJETIVOS Y ALCANCE

**15.** El objetivo que se plantea en el presente trabajo de fiscalización es el análisis comparativo de la gestión desarrollada en el ejercicio 2009 por los cuatro CCTT que contaron con mayor dotación presupuestaria en dicho ejercicio, con el fin de determinar si los resultados de la gestión del servicio refleja diferencias en términos de eficacia, eficiencia, economía, equidad, calidad y respeto al medio ambiente.

**16.** A efectos del análisis realizado en el presente informe, se entenderán como *objetivo e indicador* las definiciones acuñadas por la Intervención General del Estado:

- **Objetivo:** concreción de la misión a alcanzar por la organización que permite dotarla de operatividad, orientando el proceso gerencial de adopción de decisiones. Expresión de los resultados que la organización pretende conseguir en un tiempo determinado, identificando los resultados deseados, orientando la asignación de recursos y guiando la gestión.
- **Indicador:** estadístico que proporciona información relevante sobre algún aspecto de un objetivo, básicamente la eficacia, la eficiencia, la economía y la calidad.

**17.** El trabajo ha consistido en el diseño de un cuestionario en el que se solicitaban los datos necesarios para la elaboración y análisis de los indicadores expuestos en este informe, todo ello partiendo de la información obtenida de entrevistas con los responsables de los distintos consorcios. Dicho cuestionario fue enviado a los mismos para su cumplimentación y a su recepción se han girado visitas a los CCTT para la validación de los datos incluidos a partir de una muestra diseñada en función de los recursos disponibles, así como para la aclaración de cuantos extremos han sido necesarios.

**18.** La adecuada comprensión de este informe requiere que se tenga en cuenta el contexto global del mismo. Cualquier conclusión sobre un párrafo, cuadro o anexo determinado, pudiera no tener sentido aisladamente considerado.

19. El trabajo de campo finalizó en septiembre de 2010.

### III. ANÁLISIS DE LA ECONOMÍA, EFICIENCIA, EFICACIA, EQUIDAD, CALIDAD Y RESPETO AL MEDIO AMBIENTE EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

#### III.1 ANÁLISIS DE LA OFERTA

##### Concesiones

20. La COPV gestiona las concesiones de servicio de transporte público permanente y de uso regular de viajeros por carretera. Las concesiones actuales tienen su origen en la sustitución o convalidación de concesiones muy antiguas, motivo por el cual no han podido ser analizadas.

21. Esta convalidación se realizó a tenor de lo dispuesto en la Disposición Transitoria Segunda de la Ley de Ordenación de los transportes terrestres de 30 de julio de 1987, según la cual: “Los actuales concesionarios de servicios regulares de transporte de viajeros podrán optar entre:

*a. Mantener sus vigentes concesiones, en cuyo caso a medida que se vayan cumpliendo veinticinco años desde la fecha en que fueron otorgadas las mismas, la Administración ira procediendo al rescate de las mismas según la legislación vigente cuando fueron otorgadas sin que dichos concesionarios tengan ningún tipo de preferencias en el procedimiento que en su caso se lleve a cabo para seleccionar un nuevo prestatario.*

*b. Sustituir sus concesiones por las reguladas en esta Ley de acuerdo con lo previsto en el punto 3 siguiente”*

22. Dicha disposición, en su apartado 4 establece que “cuando los concesionarios opten por el sistema de sustitución al que se refiere el punto 1, el mismo se llevará a cabo de acuerdo con las siguientes condiciones:

*a. La Administración podrá realizar las modificaciones de los servicios y de sus condiciones de prestación, precisas para una más racional configuración y explotación de la Red de transportes regulares, debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico anteriormente existente.*

*b. Las anteriores concesiones serán convalidadas por concesiones para los mismos servicios con las modificaciones que resulten de la aplicación del punto anterior, sometidas íntegramente a los preceptos de esta Ley, y con un plazo de duración de veinte años...”*

23. Muchas de estas concesiones, que en virtud de lo expuesto en el párrafo anterior, vencían a partir de 2008, fueron prorrogadas por la Ley 13/96 de Medidas fiscales, administrativas y de orden social, cuyo art. 167 establece que “Como excepción a lo previsto en el artículo 72.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes terrestres, durante el plazo de dos meses, a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, los concesionarios de servicios regulares permanentes de transporte de viajeros por carretera, de uso general, podrán solicitar una prórroga de hasta cinco años de sus plazos concesionales...”

24. Las limitaciones que plantea el marco regulatorio de acceso al mercado de transporte regular y permanente de viajeros en autobús, han sido puestas de manifiesto en un informe realizado por la Comisión Nacional de la Competencia.

25. En dicho informe se denuncia la imposibilidad de concurrencia de la competencia en el mercado, ya que el oferente del servicio es único y el precio del servicio es fijado en la propia concesión administrativa. La competencia, según la Comisión, se ve mermada por las barreras existentes para el acceso al mercado de concesiones tales como los largos plazos concesionales o el trato preferente que reciben los concesionarios anteriores a la hora de un nuevo concurso. También señala que las prórrogas de estas concesiones están retrasando las posibilidades de introducir competencia de forma significativa en los correspondientes concursos.

26. Se critica también la excesiva valoración de los criterios no económicos en los pliegos, estimándose que parte de lo que se puntúa deberían ser requisitos exigidos en el Pliego de prescripciones técnicas, permitiendo una mayor ponderación a las tarifas y a las frecuencias.

27. Hay que destacar que para evitar estas barreras, el dos de marzo de 2010, los consorcios



de Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Granada, Málaga, Sevilla, Jaén, Almería y Córdoba, firmaron un convenio de colaboración para la definición técnica de las concesiones administrativas de transporte público regular de viajeros por carretera de uso general que vencen durante los años 2012 y 2013.

28. Uno de los aspectos que se regulan en los contratos-programas resultantes y que inciden directamente en la calidad del servicio prestado es la antigüedad de la flota.

29. En el título concesional se establece una edad media de diez años. Esto daba lugar a que estuvieran operativos autobuses con una edad muy superior a la establecida ya que se trataba

de un valor medio. Para evitar esto en los contratos-programas suscritos posteriormente se determinó que: *“Los vehículos que resulten adscritos a la concesión, desde la entrada en vigor del presente Contrato-Programa, y presten servicio en el ámbito del Consorcio de Transportes, deberán tener una antigüedad máxima de DOCE años, contada desde la fecha de la primera matriculación. Igualmente la edad media de todos los vehículos adscritos a la concesión no deberá superar los DIEZ años, contados igualmente desde las fechas de la primera matriculación. En cualquier caso, la edad máxima de los vehículos adscritos será la que indique la normativa vigente.”*

30. El número de empresas concesionarias y de autobuses que prestan servicios a los consorcios son los siguientes:

	CTBC <sup>(1)</sup>	CTG	CTM	CTS
Nº concesionarias	5	15	10	9
Nº autobuses	111	112	100	166
Nº autobuses por cada 100.000 viajeros	2,4	1,2	1,1	1,5
Edad media de la flota	8,3	7,9	6,2	4,8

Fuente: Cuestionario cumplimentado por los CCTT

(1) No incluye datos del servicio marítimo

Cuadro nº 1

### Prohibiciones de tráfico

31. Un hecho a destacar en estas concesiones son las prohibiciones de tráfico. El art. 72.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los transportes terrestres establece que: *“Las concesiones a las que se refiere el artículo anterior se entenderán otorgadas con carácter exclusivo, no pudiendo establecerse mientras estén vigentes otras concesiones que cubran servicios de transportes coincidentes, salvo los supuestos que reglamentariamente se exceptúen por razones fundadas de interés público.”*

32. Los cuatro consorcios analizados cuentan con concesiones gravadas con prohibiciones de tráfico que le impiden a dicho concesionario realizar paradas para tomar o dejar viajeros en determinados puntos de su ruta por ser exclusivo de otro concesionario. Sin embargo existen determinadas circunstancias en las que se levantan estas prohibiciones por razones de interés público.

33. Este levantamiento de las prohibiciones de tráfico lleva aparejado una compensación para aquel operador para el que se vulnera la exclusi-

vidad otorgada en el correspondiente documento de concesión del servicio.

34. Las compensaciones se realizan o bien cediéndole al damnificado la posibilidad de realizar paradas en lugares en los que cuenta con prohibiciones de tráfico por ser exclusivas del otro concesionario, o bien mediante compensaciones en metálico por cada viajero que el concesionario con la prohibición sube en dichas paradas, en virtud de lo establecido en el art. 77.3 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la mencionada ley según el cual: *“En la modificación del título concesional deberá mantenerse el equilibrio de los supuestos económicos que fueron considerados como básicos en la adjudicación de la concesión.”*

35. En el caso de Granada, los operadores afectados se compensan entre sí por el importe del valor de sus correspondientes títulos de transporte, efectuándose por parte del consorcio el control de dichos movimientos y las oportunas compensaciones a través de liquidaciones mensuales por las diferencias que se obtengan entre ambas empresas transportistas.

36. En los consorcios de Málaga y Sevilla el mecanismo usado para las compensaciones es similar al de Granada pero los operadores no se compensan entre sí, siendo los consorcios los que directamente realizan un doble pago por el servicio prestado: al operador que realiza el servicio por el importe de la tarifa establecida y al operador adjudicatario de la concesión por el levantamiento de tráfico.

### Estructura organizativa de los consorcios

37. Los respectivos estatutos de los CCTT coinciden en su Título II Organización y Régimen Jurídico, en una estructura organizativa con la siguiente composición:

	CTBC	CTG	CTM	CTS
Plantilla media	16	11	14,5	14
Gasto de personal	779.083€	559.676€	687.825€	651.543€

Fuente: Cuestionario cumplimentado por los CCTT

Cuadro nº 2

39. Hay que puntualizar que el CTBC, a diferencia del resto, cuenta en su plantilla con un técnico naval.

### Indicadores de oferta

40. Tal y como se expuesto anteriormente, un servicio de transporte de calidad exige la prestación de un servicio frecuente y fiable, objetivo

• Órganos de decisión: Presidencia y Vicepresidencia, Consejo de Administración, Comité Ejecutivo, en caso de su creación, y Gerencia.

• Órganos de consulta: Comisiones Técnicas y Comité Consultivo.

• Otros órganos serán la Secretaría General, la Intervención General y el Tesorero.

38. Los CCTT, según el art. 21 de sus estatutos, podrán disponer de personal propio. En el siguiente cuadro se muestran los datos de plantilla y gastos de personal según la Cuenta de resultado económico-patrimonial referidos a 2009 en los consorcios analizados.

que se medirá con indicadores que muestren el número de plazas y kilómetros ofertados, de sencilla utilización y con tiempos de transporte competitivos con el transporte privado.

41. Los indicadores que se analizarán para medir el logro de los objetivos anteriormente expuestos serán los expuestos en el siguiente cuadro:

INDICADORES DE OFERTA	CTBC <sup>(1)</sup>	CTG	CTM	CTS <sup>(2)</sup>
Nº plazas ofertadas / Población cobertura	28,06	43,29	39,85	47,44
Nº plazas ofertadas en DLT/ Población cobertura	0,09	0,15	0,06	0,11
Nº plazas ofertadas en hora punta DLT / Población cobertura	0,02	0,03	0,02	0,02
Kms líneas ofertados / Superficie cobertura	1.562	3.482	5.729	3.351
Nº paradas / Superficie cobertura	0,07	0,56	0,59	0,24
Velocidad comercial media (kms/hora)	36,6	22,6	24,6	20,0

Fuente: Cuestionario cumplimentado por los CCTT

Cuadro nº 3

(1) Incluye plazas ofertadas en el servicio marítimo

(2) No incluye datos del metro

42. Se considera día laborable tipo (DLT, en adelante) un día intermedio de una semana sin festivos de un mes no vacacional. Para este trabajo se ha tomado el jueves de la segunda semana de noviembre de cada año del análisis.

Asimismo para los efectos de nuestro análisis, se considera hora punta al período que comienza a las 7:00 am y termina a las 9:30 am de un DLT, incluyéndose todo servicio que opere en este horario.

43. En el Anexo I se muestran datos relacionados con la oferta que pueden resultar interesantes como, entre otros, el número de horas de servicio ordinario y de servicios especiales prestados por cada consorcio.

**Plazas ofertadas**

44. Este parámetro indica el total de plazas ofertadas anualmente por los consorcios, teniendo en cuenta tanto los días laborables como los festivos e incluyendo los servicios especiales.

45. La media de plazas, calculada por el número de plazas total ofertadas por los cuatro CCTT entre la población total de cobertura, es de 40 plazas por habitante.

46. El CTS, con 47 plazas por persona, es el que ofrece una mayor ratio, seguido de los consorcios de Granada y de Málaga, siendo el CTBC el único que cuenta con una oferta de plazas inferior a la media conjunta: 25 plazas anuales por persona. Este hecho es debido tanto a que es el consorcio con menor número de viajeros como a que el número total de desplazamientos en la Bahía es muy inferior al del resto de los municipios analizados.

47. El área metropolitana de Cádiz es polinuclear, mientras que el resto de las áreas de los CCTT analizados son mononucleares.

48. En el caso de la Bahía de Cádiz, los siete municipios que componen el consorcio de pleno derecho son municipios grandes, en ocasiones, con una población superior a la de la capital de la provincia. El conjunto de los mismos cuentan con su propio transporte urbano, hospitales, universidades, etc., por lo que su población no necesita desplazarse forzosamente a Cádiz para recibir este tipo de servicios.

49. El resto de áreas metropolitanas analizadas están formadas por un municipio principal (Granada, Málaga o Sevilla), y muchos pequeños municipios satélites con un gran número de desplazamientos hacia el núcleo principal por motivos laborales, de estudios, sanitarios o de ocio.

50. En el siguiente cuadro se pone de manifiesto este modelo a través de la población de los distintos municipios que integran los consorcios.

	CTBC	CTG	CTM	CTS
Población cobertura	707.245	548.748	990.629	1.409.272
Población capital de provincia	126.766	279.639	568.305	703.206
Porcentaje población en capital de provincia	18%	51%	57%	50%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE

Cuadro nº 4

51. Si tenemos en cuenta el número de plazas ofertadas en DLT, es el CTG el que ofrece un mayor valor. En el caso del número de plazas ofertadas por población de cobertura en hora punta, es este mismo consorcio el que cuenta también con una mayor oferta.

52. La evolución del número de plazas ofertadas en los últimos tres años es la siguiente:

PLAZAS	2007	2008	2009
CTBC <sub>(1)</sub>	19.435.378	19.511.159	19.850.162
CTG	21.923.373	23.346.643	23.756.571
CTM	36.979.085	37.816.702	39.472.743
CTS	60.786.912	66.983.893	66.852.082

Fuente: Cuestionario cumplimentado por los CCTT

(1) Incluye plazas del servicio marítimo

Cuadro nº 5





Gráfico n° 1

53. Esta evolución de la oferta hay que ponerla en relación con la del número de viajeros, ya que la misma, tal y como se comenta posteriormente, está estrechamente relacionada con la situación económica actual, y es que, tal y como se desprende del Informe de resultados de la encuesta de 2009 realizado para el CTS, “...los usuarios realizaban el trayecto fundamentalmente por motivos laborales con un 37,6% de las respuestas”, por lo que los esfuerzos realizados por los CCTT para fomentar el transporte público se ven mermados por el descenso de la población ocupada.

### Número de paradas

54. El hecho de que el CTBC cuente con un menor número de paradas por superficie de cobertura está relacionado con la morfología de las ciudades que conforman el consorcio. Éstas son, en muchos casos, ciudades lineales que se han desarrollado sobre ejes de carreteras donde se concentran las líneas de transporte interurbanos. La cobertura completa del servicio de transporte público, en este caso, se realiza con un fuerte apoyo de las líneas urbanas.

55. El número de paradas está inversamente relacionado con la velocidad comercial. Mientras menor sea el número de paradas mayor deberá ser la velocidad comercial media.

56. Esta correlación se puede observar en todos los casos a excepción del CTS, en el que, a pesar de ser el segundo con menor número de paradas en relación con la superficie de cobertura, es el que cuenta con una menor velocidad comercial media. Este hecho tiene su explicación en la extensa superficie de cobertura que cubre dicho consorcio. La mayoría de las para-

das se encuentran en los núcleos poblacionales, por lo que, a mayor número de municipios consorciados e integrados, mayor superficie de cobertura que no forma parte del núcleo poblacional, lo que disminuye la media de paradas por km<sup>2</sup>. De hecho es el consorcio que cuenta con un mayor porcentaje de accesibilidad, como se analizará posteriormente.

### Frecuencia de paso

57. En el Anexo II se muestra la frecuencia media de paso de los autobuses metropolitanos en las quince líneas que cuentan con mayor número de viajeros en cada uno de los CCTT.

58. En los cuadros siguientes se informa, para cada uno de los consorcios, de las tres líneas con mayor número de viajeros, la frecuencia de paso de estas líneas y el porcentaje de viajeros que representa en relación con el número de viajeros total del consorcio:

#### CTBC

LÍNEA	FRECUENCIA	VIAJEROS	%
M-010	0:25	1.027.701	22,1%
M-030	0:32	844.065	18,2%
M-011	0:21	750.256	16,1%

Fuente: Cuestionario cumplimentado por los CCTT

Cuadro n° 6

#### CTG

LÍNEA	FRECUENCIA	VIAJEROS	%
122	0:20	808.665	8,9%
156	0:21	805.025	8,8%
155	0:25	489.873	5,4%

Fuente: Cuestionario cumplimentado por los CCTT

Cuadro n° 7

#### CTM

LÍNEA	FRECUENCIA	VIAJEROS	%
M-110	00:15 <sup>(1)</sup>	2.375.972	27,1%
M-120	00:30	1.105.412	12,6%
M-160	00:15	888.344	10,1%

Fuente: Cuestionario cumplimentado por los CCTT

(1) Incluye las líneas M-110 y M-110S

Cuadro n° 8

#### CTS

LÍNEA	FRECUENCIA	VIAJEROS	%
M-140	0:11	775.718	6,9%
M-160	0:08	767.545	6,8%
M-121	0:14	736.723	6,6%

Fuente: Cuestionario cumplimentado por los CCTT

Cuadro n° 9

59. Es en el Consorcio de Sevilla donde existe una mayor frecuencia de paso para las tres líneas con mayor número de viajeros, oscilando en una horquilla entre 8 y 14 minutos. Como se puede observar en las líneas con muchos viajeros la frecuencia de paso, por lo general, no supera los 30 minutos.

### III.1.1 Análisis de la equidad

#### Accesibilidad al transporte público

60. El diseño de una red de transporte público debe garantizar un adecuado acceso de la población. Se entiende como accesibilidad la distancia entre la población y las paradas de transporte público más cercanas a ésta.

61. Se considera que una red de transporte público es accesible cuando los desplazamientos a pie hasta la parada más próxima no superan los cinco minutos (ámbito de influencia medio de 300 metros).

62. El porcentaje de accesibilidad que se muestra en el siguiente cuadro indica el porcentaje de población de cobertura en cada consorcio que cuenta con cualquier parada de transporte público a menos de 300 metros de su domicilio.

	CTBC	CTG	CTM	CTS
Porcentaje de accesibilidad	86%	75%	75%	90%

Fuente: Cuestionario cumplimentado por los CCTT

Cuadro nº 10

63. El CTS, a pesar de ser el de mayor superficie de cobertura, es el que cuenta con un mayor porcentaje de accesibilidad.

	CTBC	CTG	CTM	CTS
Nº paradas adaptadas	77	ⓐ	55	703
Nº paradas adaptadas / Nº paradas totales	38,5%	ⓐ	6,6%	70,7%
Nº paradas adaptadas por cada 100.000 habitantes	10,9	ⓐ	5,6	49,9
Nº paradas adaptadas / Kms cobertura	0,03	ⓐ	0,04	0,17
Nº vehículos adaptados	14	34	56	93
Nº vehículos adaptados / Total vehículos	12,6%	30,4%	56,0%	56,0%
Nº vehículos adaptados por cada 100.000 habitantes	2,0	6,2	5,7	6,6
Nº plazas reservadas a PMR	130.885	64.142	487.637	432.399
Nº plazas PMR / Nº plazas totales	0,7%	0,3%	1,2%	0,6%

Fuente: Cuestionario cumplimentado por los CCTT

Cuadro nº 11

(1) El CTG no ha podido obtener el dato

#### Adaptación del transporte público a personas con movilidad reducida

64. El Decreto 293/2009, de 7 de julio, por el que se aprueba el Reglamento que regula las normas para la accesibilidad en las infraestructuras, el urbanismo, la edificación y el transporte en Andalucía, dispone, en su art. 124, apartado 3, que: “*las Administraciones Públicas competentes en el ámbito del transporte público contemplarán en sus planes de transportes la adaptación progresiva de los medios de transporte público existentes.*”

65. El art. 131 de dicho decreto establece que: “*En los servicios de transporte público interurbano regular permanente de uso general, cuyo itinerario discurre íntegramente dentro de la Comunidad Autónoma de Andalucía, en los que se disponga de diez o más vehículos, se garantizará que al menos el 15% de esos vehículos sean accesibles de acuerdo con los dispositivos técnicos establecidos en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre...*”

66. En cuanto al plazo otorgado para tal adaptación, para los vehículos de transporte público interurbano de personas regular, permanente y de uso general, será exigible cuando se produzcan las renovaciones de la flota, según regula la Disposición Transitoria Cuarta del citado decreto.

67. En el siguiente cuadro se muestra el número de vehículos adaptados a personas con movilidad reducida (PMR, en adelante). El hecho de que el CTBC cuente con un porcentaje tan bajo de vehículos adaptados se debe a que, tal y como se puede observar en el Cuadro nº1, este consorcio es el que posee una mayor edad media de la flota.

### III.1.2 Análisis del respeto al medio ambiente

68. Según estudios realizados, el sector del transporte produce la tercera parte de las emisiones de la Unión Europea. Por otra parte, el tráfico provoca entre el 40% y el 60% de la contaminación atmosférica en los núcleos urbanos españoles, siendo principalmente responsables los motores de los vehículos, especialmente los diésel. Asimismo el vehículo motorizado es uno de los principales emisores de gases de efecto invernadero.

69. Los indicadores ecológicos se presentan en el Anexo III.

#### Proyecto Transporte Limpio

70. La utilización de biocombustibles representa la alternativa más viable para reducir las emisiones contaminantes con origen en el transporte urbano por carretera. Las instituciones públicas, conscientes de esta circunstancia, recogen en distintas iniciativas legales y estratégicas medidas para fomentar el uso de estas fuentes de energías.

71. La Directiva 2003/30/CE del PE y del Consejo, de 8 de mayo de 2003, relativa al fomento del uso de biocarburantes u otros combustibles renovables en el transporte, fijó, entre otros, un objetivo de penetración de biocombustibles del 5,75% para 2010, ampliado al 5,80% por el Plan de Energías Renovables.

72. En Andalucía, la Ley 2/2007, de 27 de marzo, de Fomento de las energías renovables y del ahorro y de la eficiencia energética en Andalucía, recoge medidas de promoción del uso de biocarburantes, estableciendo que los autobuses de transporte público de servicio regular de viajeros deberán utilizar este tipo de combustible. El Plan Andaluz de Acción por el Clima 2007-2012 también se pronuncia en el mismo sentido.

73. Producto de las críticas y dudas que en los últimos años han surgido por las posibles consecuencias negativas de la producción de los biocarburantes, como la carencia de terrenos

para su cultivo, incremento del precio de los productos agroalimentarios, deforestación y empobrecimiento del suelo, entre otras, se están llevando a cabo investigaciones para desarrollar una segunda generación de biocarburantes que eliminen o al menos minimicen estos inconvenientes.

74. Los CCTT de Andalucía pusieron en marcha en 2006 el Proyecto Transporte Limpio mediante la firma de un protocolo con la empresa *Biodiésel de Andalucía 2004, S.A.* En base a ello, los consorcios analizados suscribieron en 2006 varios convenios de colaboración con operadores de sus respectivos ámbitos territoriales con los siguientes objetivos:

- Subvencionar el coste de adquisición, entrega e instalación del depósito-surtidor de biodiésel en sus instalaciones.
- Subvencionar durante un año el consumo de biodiésel en 16 autobuses al 50%.
- Realizar un estudio que permita demostrar los beneficios ambientales del uso del biodiésel y la difusión de los resultados.
- Compromiso por parte de los operadores de incorporación progresiva a su flota de combustibles respetuosos con el medio ambiente.

75. Los acuerdos firmados tuvieron distinto alcance, duración y éxito de implantación:

- El CTBC y el CTS firmaron convenios que afectaban a seis vehículos de sus respectivos ámbitos de actuación, en el primer caso con tres operadores y en Sevilla con seis.<sup>1</sup>
- El Consorcio de Granada acordó con un operador un solo autobús y no renovó por motivos de coste.
- El CTM convino con dos concesionarios la implantación del biodiésel en cuatro vehículos ampliado a cinco en 2008.

76. De los datos anteriores se concluye que en 17 autobuses eran impulsados en 2009 por combustible mezcla de biodiésel lo que suponía un 3,5% de la flota de los consorcios analizados. Los consorcios de Cádiz y Sevilla poseían

<sup>1</sup> Punto modificado por la alegación presentada.

más de un 5% de sus respectivas flotas con esta característica. No existe ningún autobús impulsado por biogás o electricidad.

77. El biodiésel consumido en 2009 sólo representaba el 2,1% del consumo estimado total de los CCTT analizados. En Cádiz, no obstante, este porcentaje asciende al 9,6% debido a la mayor longitud de las líneas a la que están asignados los autobuses y a la mayor antigüedad media de la flota.

78. Aunque a su finalización no fue renovado ningún convenio, a la fecha del trabajo de campo los consorcios de Bahía de Cádiz y Sevilla habían firmado nuevos acuerdos con operadores en el marco del proyecto que suponen actualmente la utilización de biocombustible por 15 y 59 autobuses de las respectivas flotas.

### Emisiones contaminantes

79. Dada la imposibilidad de conocer las emisiones contaminantes reales de las flotas de los operadores de los CCTT analizados, se ha realizado una estimación de las mismas en función de la antigüedad media de las flotas. Los resultados se presentan en el Anexo III.

80. El mayor volumen de emisiones contaminantes teóricas corresponde al CTS debido a su mayor oferta de kilómetros. Sin embargo, la emisión por kilómetro recorrido es la menor como consecuencia de poseer la flota con menor antigüedad media de los CCTT (4,8 años). En el otro extremo, los aproximadamente ocho años de antigüedad de las flotas de los CTBC y CTG provocan un volumen teórico de emisiones por kilómetro recorrido un 70% mayor de

monóxido de carbono y un 40% mayor de dióxido de nitrógeno respecto al CTS.

### Otros aspectos medioambientales

81. El CTBC y el CTS poseen desde 2006 servicios de préstamo de bicicletas para los usuarios de los consorcios denominados “+Bici” y “Bus+Bici”, respectivamente. El dispar alcance del servicio se pone de manifiesto en los 15 vehículos y 302 usos del CTBC y las 180 bicicletas y 27.606 préstamos realizados en 2009 en el CTS.

82. El CTBC ofrece desde 2007 en su página web una plataforma para la coordinación y fomento del uso compartido de vehículo privado bajo la denominación “Comparte coche”. En 2009 el servicio ha sido utilizado por 45 usuarios.

83. Ninguno de los consorcios posee certificados de gestión medioambiental tipo ISO, EMAS u otros.

84. No se han realizado estudios de contaminación atmosférica, acústica o de otra naturaleza medioambiental por parte de los CCTT, si bien en Málaga y Sevilla en el informe de resultados del Proyecto Transporte Limpio se incluyen algunas conclusiones en relación a las emisiones gaseosas y al consumo.

### III.2 ANÁLISIS DE LA DEMANDA

85. Los CCTT analizados atienden un total de 118 municipios que abarcan una superficie de 10.671 km<sup>2</sup> con una demanda potencial de más de 3,6 millones de habitantes. Estas cifras suponen el 25,8% de la superficie de las cuatro provincias y el 64,9% de su población según el censo oficial al inicio de 2009.

	CTBC	CTG	CTM	CTS
Nº municipios consorciados	7	32	12	38
Nº municipios consorciados más integrados <sup>(1)</sup>	9	49	13	45
Población cobertura	707.245	548.748	990.629	1.409.272
Población provincial	1.230.594	907.428	1.593.068	1.900.224
Porcentaje población provincial atendida	57,5%	60,5%	62,2%	74,2%
Superficie cobertura	2.898	2.121	1.432	4.221
Superficie provincial	7.436	12.647	7.308	14.036
Porcentaje superficie provincial atendida	39,0%	16,8%	19,6%	30,1%

Fuente: Cuestionario cumplimentado por los CCTT

Cuadro nº 12

(1) Incluye a los municipios sin pleno derecho con convenios de colaboración firmados



86. Como se aprecia en el cuadro anterior, el Consorcio de Sevilla es el que mayor número de municipios, superficie y población absoluta y relativa atiende, si bien el CTG posee más municipios integrados. Hay que tener cuenta la población flotante usuaria del transporte metropolitano que poseen consorcios como el de Málaga.

87. Según estimaciones de la COPV, una media del 23,5% de los desplazamientos en las coronas metropolitanas de las capitales analizadas se realiza en transporte público, oscilando entre el 28% de Sevilla y el 21% de Cádiz.

88. Los datos recopilados y auditados relativos a la demanda se adjuntan en el Anexo IV.

### Demanda global

89. Las cifras de demanda objeto de análisis comprenden el uso del autobús en todos los consorcios y en el caso de Cádiz también el barco. No se incluyen los usuarios del metro en el CTS.

90. La demanda real de los CCTT, medida por el número de viajeros que han hecho uso del transporte metropolitano en 2009, ascendió a 34,1 millones de viajeros. Esta cifra supone un descenso de 4,4% respecto al año anterior, cuando la demanda prácticamente no varió respecto a 2007. Ello ha supuesto una pérdida de más de 1,5 millones de usuarios, a pesar de haberse producido durante el período analizado la integración de quince nuevos municipios en los distintos ámbitos de actuación de los consorcios.

91. La evolución del trienio de análisis se muestra a continuación:

VIAJEROS	2007	2008	2009
CTBC <sup>(1)</sup>	5.330.598	5.168.122	5.027.844
CTG	9.296.693	9.405.242	9.101.892
CTM	9.864.856	9.135.520	8.778.551
CTS <sup>(2)</sup>	11.225.990	11.984.588	11.215.714

Fuente: Cuestionario cumplimentado por los CCTT

(1) Incluye viajeros del servicio marítimo

(2) No incluye viajeros del metro

Cuadro nº 13



Gráfico nº 2

92. Los consorcios más perjudicados por la bajada de la demanda han sido Málaga, con un descenso de más un millón de pasajeros y Cádiz, con más de trescientos mil (disminución del 11% y 6% respecto a 2007, respectivamente). El CTS mantiene prácticamente los viajeros al compensarse con la incorporación de siete nuevos municipios a su ámbito de actuación.

93. Las razones del descenso de la demanda global hay que buscarlas en la coyuntura socioeconómica y en la ejecución de obras de infraestructura de diversa naturaleza que disuaden del uso del transporte público.

94. Los usuarios del barco en el CTBC suponen un 7,5% de la demanda total del consorcio, porcentaje que se mantiene casi invariable desde 2007.

95. Relacionando la demanda con la población, los habitantes de las áreas metropolitanas realizaron una media de 9,3 desplazamientos en vehículos de los CCTT en 2009, casi un punto por debajo de la cifra de 2007. El consorcio con mayor número de desplazamientos por habitante es el de Granada con 16,6, estando comprendido el resto entre 7 y 9 viajes por habitante en 2009. Esta ratio ha experimentado un mayor descenso en el CTM con un -15,1% y en el CTBC con un -11,5%.

96. La ratio demanda-superficie ofrece unos resultados superiores en los consorcios de Málaga y Granada, 6.132 y 4.292 viajeros por km<sup>2</sup>, respectivamente, a Sevilla, 2.657 y el CTBC, con 1.735, debido a sus mayores superficies de cobertura.



**Demanda en día laborable tipo y hora punta**

97. La demanda de un DLT se utiliza para tratar de eliminar el efecto estacional en la misma. Ésta asciende a 124,2 miles de viajeros en 2009 para el conjunto de los consorcios analizados.

98. En relación con la población de cobertura, el CTG posee una demanda en un día tipo muy superior al resto de consorcios, alcanzando 6.862 viajeros por cada cien mil habitantes en 2009. El resto oscila en una horquilla que limita los 2.307 viajeros del CTBC y los 3.050 de Sevilla.

99. La demanda en DLT y en hora punta relacionada con la superficie de cobertura resulta, como en el caso de la demanda global, muy superior en los modelos demográficamente menos dispersos como Málaga y Granada.

100. La concentración de la demanda suele producirse en determinados momentos de la jornada denominados períodos u horas punta. El mayor índice de concentración se produce en el CTBC pues un 29,1% de los viajeros hacen uso del transporte público en hora punta. La demanda más homogénea a lo largo de la jornada se da en Málaga donde se presenta un índice de concentración en hora punta del 17,5% debido a la naturaleza turística de parte de su demanda.

101. Del análisis evolutivo podemos concluir lo siguiente:

- Aunque la demanda en DLT global aumenta significativamente con respecto al año anterior, no se logran alcanzar los niveles del año 2007. Los consorcios de Granada y Sevilla ven aumentada la demanda del día tipo en torno al 3% mientras que en Cádiz (-9,8%) y Málaga (-5,8%) se produce un significativo descenso en el período 2007-09.
- La demanda en período punta experimenta una recuperación hasta los niveles de 2007 tras el acusado descenso existente en 2008. Los consorcios de Cádiz y Sevilla, con ascensos del 28% respecto al año anterior, ya superan la demanda existente en 2007. En el CTG se ha con-

seguido alcanzar la misma mientras que Málaga, aun aumentando un 2,5% respecto a 2008, no ha compensado la pérdida de viajeros experimentada, que fue el triple de dicho porcentaje.

**Uso del billete único**

102. En 2009 prácticamente la mitad de los usos del transporte metropolitano se realizaba con el billete único o tarjeta. Este dato, denominado penetración del título consorcial, esto es, el porcentaje de viajes que se realizan con la tarjeta del consorcio, ha experimentado un notable incremento desde 2007, cuando no llegaba al 40%. En los consorcios de Sevilla, donde ha influido la entrada en funcionamiento del metro, y Granada, la ratio supera el 58% mientras que en el resto es 20 puntos menor aunque en todos los casos se constatan aumentos importantes de la penetración en el período analizado.

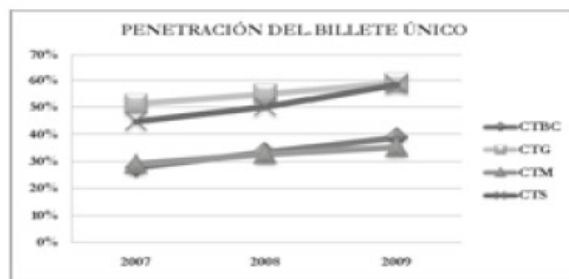


Gráfico n° 3

103. El número de títulos o tarjetas operativas asciende a 384.068, frente a las 164.709 existentes en 2007. El mayor número de las mismas ha sido expedido por el CTS (37%) y el menor en Cádiz (12%). Si lo relacionamos con los viajeros usuarios de tarjeta, cada título es utilizado una media de 44 veces durante 2009, resultando Granada donde se hace mayor uso, con 51 viajes y el menor en el CTM, con 34 cancelaciones anuales.

104. Las operaciones realizadas en los puntos de venta (compras, recargas, sustituciones, etc.) ascienden a casi 2,5 millones, habiéndose incrementado un 163% desde 2007. La mitad de las mismas se realizan con tarjetas expedidas por el CTS donde nuevamente hay que recordar la influencia del metro.

**105.** El título único fue utilizado en vehículos del sistema de transporte urbano en 4,8 millones de ocasiones. En el CTG, el 22% de los usos del mismo incluyen autobuses metropolitanos y urbanos, por el 7% del CTM, donde es destacable el hecho de que el 59% de las cancelaciones de la tarjeta se realiza sin transbordo en autobús metropolitano. El CTBC presenta un uso escaso debido a que la integración se ha producido en el segundo semestre del año.

### Grado de ocupación

**106.** La ocupación media de los vehículos se ha calculado poniendo en relación las plazas ofertadas con la demanda real, esto es, el número de viajeros. Debido a la dificultad de obtención del dato de viajeros/kms (distancia media que recorre cada pasajero), no ha sido posible la toma en consideración de la rotación de la ocupación, es decir, las veces que se ocupa una misma plaza en un trayecto. Es por ello que los consorcios con mayor número de paradas obtienen índices más favorables.



Gráfico n° 4

**107.** La ratio de ocupación conjunto asciende al 22,7%, dos puntos por debajo del obtenido con los datos de 2007. Como se aprecia en el gráfico anterior, el CTG disfruta de la mayor ocupación de los consorcios con un 38,3%, seguido del CTBC y CTM, con un 25,3% y 22,2%, respectivamente, y lejos del escaso 16,8% del consorcio sevillano. En los casos de Granada y Málaga el descenso de la ocupación media es mayor al resto, con cuatro puntos de descenso en el trienio de análisis.

**108.** El uso del barco en el consorcio gaditano ocupa el 16,9% de las plazas ofertadas, con un descenso de dos puntos desde 2007.

**109.** La ocupación en un DLT es ocho puntos mayor a la ocupación anual y evolutivamente presenta un comportamiento similar. En hora punta del DLT sube al 39,4% y también se mantiene por debajo de los niveles alcanzados en 2007.

**110.** Por consorcios destaca la ocupación media en DLT de Granada, con un 45,2%, que se eleva al 64,6% en hora punta. El CTM presenta el índice de la ocupación más bajo tanto en DLT, con un 23,5% como en hora punta, con un 25,1%, valores sólo ligeramente superiores a la ocupación anual del consorcio. La existencia de un significativo porcentaje de demanda turística, podría ser una explicación para estos niveles de ocupación.

**111.** Respecto a la ocupación mantenida en los catamaranes en Cádiz en DLT se obtienen ratios de 13,9%, coincidente con la ocupación en hora punta. Nuevamente la alta demanda turística de este medio de transporte en el período estival explica que sean índices inferiores a los anuales.

### III.2.1 Análisis de la calidad en la prestación del servicio

**112.** Dado que la mayoría de los parámetros referidos a la calidad objetiva del servicio prestado por los CCTT han sido incluidos en el apartado de oferta (antigüedad de la flota, número de paradas, frecuencia de paso, entre otros), nos centraremos en el presente apartado en la calidad percibida por los usuarios del transporte público metropolitano.

**113.** Las quejas y reclamaciones recibidas se centralizan por el Centro de Atención al Usuario, registrándose y asignándoseles un número de referencia. A continuación informa al usuario de que su queja ya ha sido procesada y la envía al responsable correspondiente. El tiempo de respuesta se considera satisfactorio.

**114.** El siguiente cuadro muestra el número de quejas y reclamaciones recibidas por los consorcios durante el ejercicio 2009, así como la forma en las que éstas han sido presentadas:

VÍA DE PRESENTACIÓN	CTBC <sup>(1)</sup>	CTG	CTM	CTS <sup>(2)</sup>
Teléfono	78	106	97	358
Internet	272	96	41	86
Escrito	111	19	24	221
<b>Total quejas y reclamaciones</b>	<b>461</b>	<b>221</b>	<b>162</b>	<b>665</b>
<b>Nº quejas por cada 100.000 viajeros</b>	<b>9,2</b>	<b>2,4</b>	<b>1,8</b>	<b>5,9</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los CCTT

Cuadro nº 14

(1) Incluye quejas del servicio marítimo

(2) No incluye quejas del metro

**115.** El CTS es el que presenta mayor número absoluto de quejas aunque también es el de mayor número de viajeros. En términos relativos, el CTBC y, asimismo, el Consorcio de Sevilla, obtienen una ratio superior al resto.

**116.** Todos los organismos analizados realizan encuestas de satisfacción entre sus usuarios con periodicidad anual salvo en el consorcio gaditano, donde son cuatrimestrales. De las realizadas en 2009 son destacables los siguientes resultados:

- La opinión sobre el servicio público de transporte metropolitano es mayoritariamente buena o muy buena en todos los consorcios salvo en el CTM donde predomina la valoración negativa por primera vez en los últimos años. Existen factores como obras en vías principales o conflictos laborales en operadores que pudieran haber influido en la calidad del servicio prestado y su consecuente percepción por los usuarios.
- En los casos donde se pregunta por la gestión realizada por el consorcio, casos de Granada y Sevilla, la valoración aumenta sobre la anterior.
- El servicio marítimo en el CTBC recibe una óptima valoración.
- Sobre los aspectos mejor valorados por los usuarios es unánime el buen trato recibido. También se cita con asiduidad la limpieza y la puntualidad en el CTBC, la seguridad en el CTG y el acceso en los casos de Málaga y Sevilla.
- El aspecto peor valorado de forma prácticamente generalizada es la frecuencia de paso.

Otras facetas del servicio negativamente percibidas son los horarios en el CTBC, las tarifas en Granada y Sevilla y los horarios, falta de puntualidad y de información según los consorcios.

### III.3 ANÁLISIS DE LA EFICACIA

**117.** La eficacia es la medida en que se consiguen alcanzar los objetivos propuestos. Por consiguiente es condición indispensable la previa definición de éstos y de sus indicadores de forma que sea posible el seguimiento y evaluación de aquélla.

**118.** Se ha realizado un análisis de la eficacia en una doble vertiente:

- El grado de cumplimiento de los mandatos y objetivos marcados por la legislación aplicable y los estatutos de los consorcios.
- El sistema de planificación y control diseñado por los propios organismos como instrumento de ayuda a la gestión.

#### Objetivos incluidos en la legislación

**119.** Respecto al primer apartado, la LOTA recoge que será competencia de los CCTT la propuesta de los Planes Metropolitanos de Transporte de sus respectivos ámbitos, los cuales serán realizados por la Consejería competente y aprobados por el Consejo de Gobierno. A la fecha del trabajo de campo, sólo ha sido aprobado el Plan de Sevilla por Decreto del Consejo de Gobierno del 31 de octubre de 2006.

**120.** No obstante, las competencias y mandatos no relacionados con los planes de transporte, todos ellos incluidos en el art. 4 de los respecti-



vos estatutos de los CCTT, poseen un elevado grado de ejecución en los consorcios analizados.

### Sistemas de planificación y control

**121.** Respecto a los sistemas de planificación implantados por los distintos CCTT nos encontramos situaciones dispares.

**122.** El CTBC posee la certificación expedida por AENOR para la norma UNE EN ISO 9001 del Sistema de calidad de dos procesos de gestión: la expedición y recarga de títulos de transporte de pasajeros y la liquidación de compensaciones a concesionarios. La auditoría del sistema realizada en 2009 concluye que se alcanza un adecuado grado de conformidad del sistema de gestión de la calidad según los requisitos de la norma de referencia aunque se detectan varias no conformidades de categoría menor.

**123.** Los procesos certificados tienen definidos una serie de objetivos a los que se asocian uno o varios indicadores, así como los responsables de medición y seguimiento y la frecuencia del mismo en varias áreas: satisfacción del usuario y calidad subjetiva, cumplimiento de servicios pactados, desviación horaria del sistema de transporte, evaluación y selección de proveedores, formación del personal o implantación de mejoras, entre otros. El nivel de consecución de los objetivos definidos por el CTBC se considera alto.

**124.** El Consorcio de Sevilla posee asimismo la certificación UNE EN ISO 9001 para los siguientes procesos: sistema tarifario integrado, compensación a operadores de transporte y coordinación de la imagen corporativa. A partir del 2009 se modifica el alcance de la certificación, estableciéndose los siguientes procesos: servicio bus-bici, sistema de expedición y recargas de tarjetas y servicio de información y atención al usuario. Al encontrarse en proceso de implantación, en 2009 no se han definido objetivos ni se ha auditado el sistema.

**125.** El CTM realiza la formulación y seguimiento de unos objetivos de naturaleza principalmente técnica para uso interno a los que no se les dota de formalidad pues no son aproba-

dos por el Consejo de Administración del organismo. Las actuaciones iniciadas en su momento para obtener la certificación ISO de algunos procesos no tuvieron continuidad.

**126.** En el caso de Granada se definen algunos objetivos técnicos que tanto por su carácter informal como por la ausencia de un seguimiento periódico no constituyen un apoyo efectivo a la gestión en materia de planificación y control.

**127.** Al margen de lo anterior, y pese a no estar incluidos en ámbito de aplicación del art. 12.3 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de la Administración de la Junta de Andalucía, todos los CCTT elaboran, por solicitud de la Junta de Andalucía y únicamente por las cantidades de su porcentaje de participación en el consorcio, los Programas de Actuación, Inversión y Financiación, PAIF, definidos en el Decreto 9/1999, de 19 de enero, sobre Régimen presupuestario, financiero, de control y contable de las empresas de la Junta de Andalucía. En dichos programas se definen una serie de objetivos e indicadores cuyo seguimiento, previsto en la legislación y consistente en un informe anual más una evaluación del grado de consecución de periodicidad trimestral, no se realizan.<sup>2</sup>

### III.4 ANÁLISIS DE LA ECONOMÍA Y LA EFICIENCIA

**128.** En esta apartado se tratará de poner en relación los medios dispuestos por los CCTT analizados con los logros y resultados obtenidos.

### Coordinación y proyectos comunes

**129.** Corresponde a la Dirección General de Transportes de la COPV el impulso, coordinación y desarrollo de la política de transporte en la Comunidad Autónoma de Andalucía y el ejercicio de las competencias de la consejería en materia de transporte conferidas por la legislación vigente. En particular, y en la materia que nos ocupa, posee, entre otras, las siguientes competencias que ejerce por medio de los Servicios de Gestión del Transporte y de Inspección y Sanciones, ambos dependientes de la

<sup>2</sup> Punto modificado por la alegación presentada.

Secretaría General de Planificación, Ordenación Territorial, Infraestructuras y Movilidad Sostenibles:

- La elaboración de normas en las materias de su competencia.
- La redacción de estudios y planes, así como las tareas de coordinación que permitan definir la política de transporte. Coordina y controla el ejercicio de las competencias de la consejería delegada en los CCTT.
- La ordenación, explotación e inspección de los servicios de transporte por carretera, ferroviario, por cable y otros modos que correspondan de acuerdo con la normativa vigente.
- La elaboración y coordinación de planes de movilidad y accesibilidad en el marco de las competencias de la consejería.
- La programación y ejecución de inversiones.

**130.** Los consorcios analizados poseen desde 2006 un protocolo de colaboración a partir del cual se han materializado distintos proyectos que han revertido en beneficios comunes a todos los CCTT, dado que se han producido varias adhesiones a algunos de los mismos.

**131.** En el Anexo V se presentan de forma resumida los proyectos conjuntos desarrollados por los CCTT en el período 2006-09.

**132.** Cada proyecto se articula por un convenio en el que se suele encomendar la gestión a un consorcio denominado propietario o jefe de proyecto. De los ocho proyectos existentes en 2009, seis eran liderados por algún consorcio: tres en el caso del CTBC, dos por el CTM y el CTS ejercía la propiedad de uno.

**Análisis económico-patrimonial**

**133.** En el Anexo VII se exponen los datos sobre ingresos y gastos extraídos de las de las Cuentas del resultado económico-patrimonial correspondientes al ejercicio 2009.

*Análisis de los ingresos*

**134.** Tal y como se extrae del cuadro siguiente, las principales fuentes de financiación de los consorcios son las aportaciones anuales que realizan las entidades consorciadas en función de su porcentaje de participación y que se encuentran dentro de epígrafe de transferencias corrientes recibidas (la cantidad resultante se calcula teniendo en cuenta el peso relativo de la población de derecho de cada uno de los municipios respecto a la población total de cobertura) y los ingresos procedentes de la red de venta de los títulos de transporte.

	€							
	CTBC	%	CTG	%	CTM	%	CTS	%
Ingresos por precios públicos	1.999.237	22,8%	8.989.563	65,2%	2.890.840	39,3%	9.345.833	47,4%
Transferencias corrientes recibidas	4.844.329	55,2%	3.232.275	23,4%	3.275.591	44,5%	8.263.094	41,9%
Transferencias de capital recibidas	1.543.954	17,6%	1.558.765	11,3%	1.177.217	16,0%	1.062.662	5,4%
Otros ingresos <sup>(1)</sup>	385.656	4,4%	10.943	0,1%	13.997	0,2%	1.045.559	5,3%
<b>Ingresos Totales</b>	<b>8.773.176</b>	<b>100%</b>	<b>13.791.546</b>	<b>100%</b>	<b>7.357.645</b>	<b>100%</b>	<b>19.717.148</b>	<b>100%</b>

Fuente: Datos obtenidos de las Cuentas de resultado económico-patrimonial

Cuadro nº 15

(1) Datos correspondientes al concepto Ingresos accesorios y otros gastos de gestión corriente

**135.** A pesar de que las transferencias corrientes que reciben los consorcios son necesarias para sufragar sus gastos corrientes, a 31 de diciembre de 2009, los importes pendientes de cobro de las distintas entidades consorciadas por las

aportaciones anuales que deben realizar bajo la modalidad de transferencias corrientes, son las siguientes:



€				
EJERCICIO DE ORIGEN	CTBC	CTG	CTM	CTS
2001	-	-	-	11.008
2002	-	-	-	50.531
2003	-	-	-	131.401
2004	-	71.359	-	177.466
2005	-	85.659	-	274.105
2006	-	129.064	51.878	2.076.476
2007	-	222.381	-	1.025.853
2008	317.432	541.935	550.263	1.053.771
2009	1.879.170	969.570	989.895	2.094.837
<b>TOTAL</b>	<b>2.196.602</b>	<b>2.019.968</b>	<b>1.592.036</b>	<b>6.895.448</b>

Fuente: Datos suministrados por los CCTT

Cuadro nº 16

**136.** En relación con los ingresos por ventas y prestación de servicios, como se observa en la primera fila del siguiente cuadro, el consorcio con menor ingreso por viajero es el de Málaga, siendo el de CTG el que cuenta con la mayor recaudación por viajero.

Hay que tener en cuenta, tal como se extrae del Cuadro nº18, que el CTM es el que cuenta con una tarifa más barata por el uso del billete único para viajes de cero saltos y el segundo más barato para viajes de un salto.

	CTBC <sup>(1)</sup>	CTG	CTM	CTS <sup>(2)</sup>
Ingresos ventas y prestación de servicios / N° viajeros	0,40	0,99	0,33	0,83
Ingresos por transferencias corrientes / N° viajeros	0,96	0,36	0,37	0,74
Ingresos por transferencias de capital / N° viajeros	0,31	0,17	0,13	0,09
<b>Ingresos totales / N° viajeros</b>	<b>1,74</b>	<b>1,52</b>	<b>0,84</b>	<b>1,76</b>

Fuente: Elaboración propia a partir de la información suministrada por los CCTT

Cuadro nº 17

(1) Incluye viajeros del servicio marítimo

(2) No incluye viajeros del metro

**137.** Actualmente hay dos clases de títulos de transporte: el billete sencillo y la tarjeta única. Esta última consiste en un monedero electrónico sobre tarjeta sin contacto, que permite realizar un número ilimitado de viajes siempre que tenga saldo suficiente.

**138.** El establecimiento de una tarjeta única tiene como principal objetivo fomentar el uso del transporte público a través de una red multimodal que permita acceder a cualquiera de los medios de transporte disponibles mediante el uso de la tarjeta.

**139.** Las tarifas que se aplican al viajar con tarjeta son más baratas que con billete sencillo. Adicionalmente, como política de fomento del uso del transporte público, la mayoría de los consorcios bonifican las recargas de saldo de la

tarjeta de transporte con un porcentaje que varía desde el 10% al 20% en función del uso del transporte público.

**140.** Este sistema se basa en la división del territorio en zonas tarifarias y conectores, calculándose la tarifa a aplicar en función del número de saltos que haya desde la zona origen a la zona destino, por lo que el precio de un viaje entre dos zonas tarifarias es independiente del trayecto y del modo de transporte usado.

**141.** Las tarifas vigentes a 31/12/2009 son las siguientes:

SALTOS	€							
	CTBC		CTG		CTM		CTS	
	Billete sencillo	Tarjeta	Billete sencillo	Tarjeta	Billete sencillo	Tarjeta	Billete sencillo	Tarjeta
0	1,00	0,78	1,05	0,79	1,20	0,77	1,20	0,82
1	1,10	0,87	1,05	0,79	1,35	0,85	1,30	0,86
2	1,20	0,94	1,25	0,90	1,75	1,17	1,40	0,97
3	1,50	1,18	-	-	2,55	1,69	1,80	1,37
4	2,10	1,68	-	-	-	-	2,35	1,89
5	2,35	1,91	-	-	-	-	3,05	2,62
6	3,00	2,50	-	-	-	-	-	-
7	4,10	3,36	-	-	-	-	-	-
8	5,20	4,14	-	-	-	-	-	-
9	5,95	4,75	-	-	-	-	-	-

Fuente: Datos suministrados por los CCTT

Cuadro nº 18

142. El siguiente cuadro muestra el ahorro del uso de la tarjeta única en relación con el billete sencillo sin tener en cuenta las bonificaciones,

ya que el importe de éstas depende del número de viajes que haya realizado cada viajero en un periodo de tiempo determinado.

SALTOS	€							
	CTBC		CTG		CTM		CTS	
	Ahorro	%	Ahorro	%	Ahorro	%	Ahorro	%
0	0,22	22,0%	0,26	24,8%	0,43	35,8%	0,38	31,6%
1	0,23	20,9%	0,26	24,8%	0,50	37,0%	0,44	33,8%
2	0,26	21,7%	0,35	28,0%	0,58	33,1%	0,43	30,7%
3	0,32	21,3%	-	-	0,86	33,7%	0,43	23,8%
4	0,42	20,0%	-	-	-	-	0,46	19,6%
5	0,44	18,7%	-	-	-	-	0,43	14,1%
6	0,50	16,7%	-	-	-	-	-	-
7	0,74	18,0%	-	-	-	-	-	-
8	1,06	20,4%	-	-	-	-	-	-
9	1,20	20,2%	-	-	-	-	-	-

Fuente: Elaboración propia a partir de la información suministrada por los CCTT

Cuadro nº 19

#### *Análisis de los gastos*

143. Tal y como se refleja en el Anexo VI, el concepto de gasto más importante con el que cuentan todos los consorcios es el de las transferencias corrientes.

144. Dentro de este capítulo presupuestario destacan las aportaciones que los consorcios realizan a los operadores de autobús. El origen de éstas se encuentra en la menor recaudación tarifaria originada por el paso de un sistema de tarifa kilométrica a un sistema de compensación zonal y a la implantación de un modelo de tarjeta única.

145. En las liquidaciones que los consorcios realizan a los operadores se incluyen tanto las compensaciones por las cancelaciones que los viajeros realizan en los autobuses con la tarjeta

única, ya que los ingresos por la venta de éstas los reciben directamente los consorcios, como las compensaciones tarifarias por las subvenciones que los mismos decidan conceder por el uso de su tarjeta de transporte. A ello hay que restarle el exceso que pueda suponer el importe del billete sencillo, cobrado directamente de los viajeros por los operadores, sobre la tarifa acordada con éstos, y es que el coste del billete sencillo supera en muchas ocasiones, como medida disuasoria de su uso, las tarifas acordadas para los operadores.

146. El cuadro siguiente muestra el cálculo realizado por los consorcios de la subvención aportada por viajero como un dato obtenido por la diferencia entre la aportación que los mismos realizan a los operadores y los ingresos que obtienen de la red de ventas.

	€			
	CTBC	CTG	CTM	CTS
Aportaciones a operadores	2.075.870	5.187.854	4.211.937	6.816.129
Ingresos red de ventas	1.521.260	3.736.227	2.890.840	6.021.246
Compensación tarifaria a operadores	554.610	1.451.627	1.321.097	794.883
Porcentaje aportación del consorcio	26,7%	28,0%	31,4%	11,7%
Porcentaje aportación del usuario	73,3%	72,0%	68,6%	88,3%

Fuente: Datos suministrados por los CCTT

Cuadro nº 20

147. El hecho de que en el CTS se obtenga un porcentaje de aportación tan bajo a pesar de ser uno de los consorcios con mayor uso del billete único se debe a que en este análisis sólo se están considerando las aportaciones realizadas a los operadores de autobús metropolitano, por lo que no se tienen en cuenta las importantes aportaciones que este consorcio realiza por el uso del billete único en el metro.

148. Hay que señalar que este porcentaje se ve afectado, además, por el hecho de que no todas las concesiones metropolitanas tienen la misma tarifa kilométrica, circunstancia que influye especialmente en el caso de líneas con elevado número de viajeros.<sup>3</sup>

149. Si se toma este porcentaje de aportación del consorcio y se aplica a las tarifas pactadas con cada concesionario, ponderada por el peso relativo del número de viajeros en cada uno de ellos, se obtiene el coste medio ponderado por kilómetro que tiene para un viajero el uso del autobús metropolitano:

<sup>3</sup> Punto modificado por la alegación presentada.

	€			
	CTBC	CTG	CTM	CTS
<b>Tarifa media ponderada por viajero y km</b>	0,074	0,068	0,069	0,065

Fuente: Datos suministrados por los CCTT

Cuadro nº 21

150. El siguiente cuadro muestra otros indicadores económicos relacionados con los gastos

de funcionamiento y las transferencias corrientes:

	€			
	CTBC	CTG	CTM	CTS
<b>Gastos funcionamiento de los servicios / N° viajeros</b>	0,31 <sup>(1)</sup>	0,11	0,22	0,32
<b>Gastos funcionamiento de los servicios / Plazas ofertadas</b>	0,09 <sup>(1)</sup>	0,04	0,05	0,05
<b>Gastos funcionamiento de los servicios / Kms ofertados</b>	0,35	0,13	0,24	0,25
<b>Transferencias corrientes / N° viajeros</b>	1,09 <sup>(1)</sup>	1,19	0,68	1,30

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de los CCTT

Cuadro nº 22

(1) Incluye datos del servicio marítimo

151. El CTBC es el que cuenta con unos gastos de funcionamiento mayores en relación con el número de viajeros, las plazas y los kilómetros ofertados. Hay que puntualizar que los CCTT soportan una serie de gastos, como los de personal y algunos clasificados en Otros gastos de gestión corriente, que son independientes de la oferta y la demanda por ser necesarios para el funcionamiento del consorcio, por lo que aquellos con menor número de viajeros y plazas ofertadas cuentan con unos indicadores más desfavorables.

#### IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

152. Los CCTT analizados, todos de reciente creación, se constituyeron al amparo de lo establecido en la Ley 7/1993, de 27 de julio, de Demarcación municipal de Andalucía, la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de régimen local y demás normativa de general aplicación.

153. En relación a la economía y la eficiencia no existen diferencias significativas en la gestión del servicio de transporte público por carretera llevada a cabo por los consorcios analizados. En los casos en que los indicadores propuestos presentan valores heterogéneos se explican, en la mayoría de las ocasiones, por factores de índole geográfica o socioeconómica.

154. En relación a la eficacia, los objetivos formulados por los dos consorcios donde para algunos procesos existe un sistema formal de planificación y control, se consideran adecuados y obtienen un alto grado de consecución.

155. No obstante lo anterior son destacables los siguientes aspectos en forma de conclusiones y, según los casos, las recomendaciones aparejadas.

156. En ocasiones, el levantamiento de las prohibiciones de tráfico establecidas en los títulos concesionales se realiza llegando a un acuerdo con los operadores por el que se le cede el derecho a realizar paradas no establecidas en el título concesional a cambio de permitir que otros operadores realicen otras en una línea protegida por prohibiciones de tráfico.

Sin embargo, en otros casos, el acuerdo establecido es que el consorcio indemnizará al operador damnificado por el levantamiento de la prohibición por todos y cada uno de los viajeros que usen el servicio ofrecido por otro operador en trayectos en los que hay establecidos dichas prohibiciones, por lo que el operador damnificado le factura al consorcio por la prestación de un servicio que realmente no realiza sino que hipotéticamente deja de prestar. De esta forma el consorcio realiza dos liquidaciones por un único servicio prestado. (§ 31 a 36)

*Sería conveniente, siempre que las circunstancias del servicio lo permitan, que se llegara a un acuerdo a través del cual se le ceda el derecho al operador damnificado a realizar una parada correspondiente a una línea del otro operador antes que pagar por un servicio que realmente no se ha prestado.*

**157.** La totalidad de la flota de los CCTT utilizaba combustibles tradicionales a finales de 2009. Sólo los consorcios de Bahía de Cádiz y Sevilla han firmado nuevos acuerdos para el fomento del uso de biodiésel, no existiendo ningún vehículo propulsado por gas, electricidad u otras energías alternativas. En el conjunto de los consorcios resulta escaso y excepcional el fomento del vehículo compartido y del uso de la bicicleta, debido en parte a la ausencia de infraestructuras adecuadas. **(§ 75 a 78)**

*Las administraciones públicas en general y particularmente las competentes en materia de transportes deben dar ejemplo en relación con el aborro energético y el respeto medioambiental fomentando el uso de combustibles alternativos e intentando cumplir los objetivos de penetración de biocombustibles incluidos en la Directiva 2003/30/CE del PE y del Consejo, de 8 de mayo de 2003, y en el Plan de Energías Renovables, muy lejanos en la actualidad.*

**158.** El número anual de viajeros ha disminuido en un 4,4% en 2009, lo que ha supuesto una pérdida de más de un millón y medio de usuarios. La integración de quince nuevos municipios en el ámbito de actuación de los distintos consorcios no ha compensado los efectos negativos en la demanda de las actuales circunstancias socioeconómicas. En ocasiones, la disminución de la velocidad comercial y el incumplimiento de horarios consecuencia de obras de infraestructura, han agravado esta situación. Los más perjudicados han sido Málaga y Cádiz con más de un millón y trescientos mil pasajeros menos, respectivamente. **(§ 90 a 92)**<sup>4</sup>

**159.** En los consorcios analizados resulta un uso medio del transporte público metropolitano de entre siete y nueve ocasiones por habitante. En el CTG se alcanzan los 16,6 usos. **(§ 95)**

**160.** La demanda en DLT y período punta han recuperado los niveles de demanda de 2007, de lo que se deduce que el descenso del desplazamiento por ocio es más acusado que otros motivos. La demanda relativa en día tipo es también muy superior en el CTG al resto de los consorcios mientras que la mayor concentración de la demanda en hora punta se produce en el CTBC. **(§ 97 a 100)**

**161.** La mitad de los desplazamientos se realiza usando el billete único, constatándose un importante y generalizado aumento en su utilización. En los consorcios de Granada y Sevilla se alcanza un 58% de penetración de la tarjeta consorcial. **(§ 102)**

**162.** Los CCTT han ocupado el 22,7% de las plazas ofertadas en 2009. La mejor ratio ha sido obtenida por Granada con un 38,3% mientras que en el CTS sólo se ha alcanzado el 16,8%. En DLT el índice de ocupación aumenta siete puntos sobre el general y en período punta alcanza el 39,4%. Estas ratios presentan sus mayores valores en el CTG y los más bajos en Sevilla. **(§ 106 y 107)**

**163.** Se reciben 4,4 quejas y reclamaciones por cada cien mil viajeros. En relación con la demanda existente, el mayor índice se da en Bahía de Cádiz y el menor en Málaga, con 9,2 y 1,8, respectivamente. La gestión de las mismas se realiza de forma ágil y eficaz. **(§ 114 y 115)**<sup>5</sup>

**164.** Todos los consorcios realizan encuestas de satisfacción con una periodicidad mínima anual. La opinión sobre el transporte público metropolitano en 2009 es siempre positiva salvo en el CTM, donde se constata una evolución a la baja respecto a encuestas anteriores. El servicio marítimo obtiene una óptima valoración. La gestión de los consorcios es asimismo bien valorada. Los aspectos que reciben una mayor puntuación son el trato recibido y la limpieza, siendo la frecuencia de paso y las tarifas los de opinión más negativa. **(§ 116)**

**165.** Las competencias y mandatos incluidos en los estatutos de los consorcios de transporte

<sup>4</sup> Modificada la numeración de los puntos 158 a 168.

<sup>5</sup> Punto modificado por la alegación presentada.



poseen un elevado grado de desarrollo. No obstante, desde la entrada en vigor de la LOTA, la COPV, previa propuesta del consorcio, sólo ha realizado el Plan Metropolitano de Transporte de Sevilla, aprobado en 2006. (§ 119 y 120)

**166.** Los consorcios de Bahía de Cádiz y Sevilla poseen la certificación UNE ISO 9001 del sistema de calidad para varios procesos de su gestión. No obstante, en el CTS no se ha auditado en 2009 por encontrarse en fase de modificación del alcance. Dichos sistemas incluyen la formulación y seguimiento de objetivos e indicadores de gestión, obteniéndose un elevado nivel de consecución. (§ 121 a 124)

**167.** Aunque en los consorcios de Granada y Málaga se diseñan algunos objetivos e indicadores de gestión, su escasa formalización hacen que no constituyan un verdadero sistema de planificación y control. Por otra parte, los objetivos incluidos en los PAIF formulados por los consorcios no son objeto de seguimiento. (§ 125 a 127)

*La formulación de objetivos e indicadores de gestión intermedios son herramientas imprescindibles para evaluar la buena gestión de las organizaciones, ofreciendo al mismo tiempo un apoyo a la gestión de gran valor. Se recomienda la implantación generalizada de sistemas adecuados en todos los consorcios para la totalidad de los procesos de su gestión.*

**168.** Los CCTT firmaron en 2006 un protocolo de colaboración desde el que se impulsan y ejecutan proyectos comunes a todos los consorcios de transporte andaluces con el objeto de homogeneizar, en lo posible, la prestación del servicio en las distintas áreas metropolitanas. Los consorcios de Bahía de Cádiz y Málaga son los más activos en esta importante faceta de eficiencia y coordinación al liderar el 80% de los proyectos comunes vigentes en 2009. (§ 130 a 132)

## V. ANEXOS

ANEXO I

DATOS E INDICADORES DE OFERTA

	CTBC		CTG		CTM		CTS		TOTAL CCTT	
	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008
Nº vehículos	107	107	100	100	100	100	151	151	458	463
Edad media de la flota	3	3	-	-	-	-	-	-	3	3
Nº vehículos con antigüedad superior a 10 años	6,4	7,4	6,1	7,0	6,5	5,7	5	5,1	5,9	6,2
Nº autobuses adaptados a PMR (1)	1,9	2,9	-	-	-	-	-	-	1,9	2,9
Nº autobuses con aire acondicionado	4	11	39	42	19	14	6	5	68	72
Nº plazas ofertadas	0	0	-	-	-	-	-	-	0	0
Nº plazas ofertadas a PMR (1)	14	14	19	23	38	47	64	72	135	156
Nº autobuses con aire acondicionado	103	103	98	105	100	100	151	151	452	459
Nº plazas ofertadas	17.236,978	17.271,059	21.923,373	23.346,643	36.979,085	37.816,702	60.786,912	66.983,893	136.926,348	145.418,297
Nº PLAZAS OFERTADAS / POBL. COBERTURA	2.198,400	2.240,100	-	-	-	-	-	-	2.198,400	2.240,100
Nº PLAZAS OFERTADAS / SUPERF. COBERTURA	8,200,6	27,8	429	445	391,1	390,1	39,8	48,2	39,9	41,2
Nº de plazas reservadas a PMR	29,3	6,7326	12,786,7	13,231,0	25,831,5	26,416,6	27,573,4	19,767,6	15,376,9	15,335,2
Porcentaje PLAZAS PMR / TOTALES	124,653	125,912	41,654	46,693	343,466	430,949	487,637	360,623	986,759	1.176,083
Nº concesionarias	0,72%	0,73%	0,19%	0,20%	0,93%	1,14%	1,24%	0,49%	0,59%	0,66%
Nº líneas	58,624	59,756	-	-	-	-	-	-	58,624	59,736
Kms línea ofertados	6	6	13	13	10	10	10	8	37	40
KMS LÍNEA OFERTADOS / SUPERF. COBERTURA	45	51	56	59	70	75	76	60	224	245
Kms plataforma reservada	2	2	-	-	-	-	-	-	2	2
Nº paradas	4.291,317,8	4.590,775,2	6.665,232	6.843,071	7.902,192	8.339,202	8.201,900	11.587,746	30.446,487	34.256,245
Nº paradas con marquesina	135,717	135,717	-	-	-	-	-	-	135,717	135,717
Nº de paradas adaptadas a PMR	1,810,7	1,584,1	-	-	-	-	-	-	1,810,7	1,584,1
Nº puntos de información personalizados	179	180	3,887,5	3,878,1	5,520,0	5,825,3	5,729,4	3,419,7	13,571,7	13,571,7
Nº postes informativos	0,08	0,06	0,3	1,6	1,6	1,6	1,6	1,3	3,2	4,5
Nº postes informativos adaptados a PMR sensorial	86	110	1,123	1,174	814	820	838	760	2,876	3,069
Porcentaje ACCESIBILIDAD	71	73	0,65	0,67	0,57	0,57	0,59	0,22	0,32	0,30
Horas servicio	3	3	64	89	71	98	111	324	545	737
Horas servicios especiales	1	1	-	-	-	-	-	-	71	73
Valoración calidad percibida por los usuarios respecto a la limpieza	158	159	345	345	296	520	651	756	1.555	1.915
Nº puntos de venta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nº puntos de venta	81,9%	83,6%	73,2%	74,4%	75,0%	75,2%	75,0%	78,7%	89,8%	89,8%
Nº puntos de venta	120,134	136,758	303,056	315,181	351,705	342,550	333,907	299,894	1.042,159	1.106,219
Nº puntos de venta	9,694	9,773	-	-	1,984	2,313	4,271	1,668	9,694	9,773
Nº puntos de venta	196	151	-	-	-	-	-	-	3,848	4,300
Nº puntos de venta	66	67	-	-	-	-	-	-	66	67
Nº puntos de venta	7,5	6	6,5	7,3	5,5	6,8	5,8	6,2	6,4	6,5
Nº puntos de venta	7,9	7,9	-	-	-	-	-	-	7,9	7,9
Nº puntos de venta	100	139	164	161	145	145	162	189	598	717

(1) PMR: Personas de movilidad reducida.

6 Dato modificado por la alegación presentada.

FRECUENCIA DE PASO DE LAS LÍNEAS PRINCIPALES												ANEXO II			
CTBC				CTG				CTM				CTS			
LÍNEA	FRECUENCIA DE PASO	VIAJEROS	LÍNEA	FRECUENCIA DE PASO	VIAJEROS	LÍNEA	FRECUENCIA DE PASO	VIAJEROS	LÍNEA	FRECUENCIA DE PASO	VIAJEROS	LÍNEA	FRECUENCIA DE PASO	VIAJEROS	
M-011	0:21	750.256	122	0:20	808.665	M-160	00:15	888.344	M-130A	0:08	619.275				
M-010	0:25	1.027.701	156	0:21	805.025	M-122	00:20	372.917	M-160	0:08	767.545				
M-020	0:29	512.077	155	0:25	489.873	M-130	00:20	273.396	M-161	0:09	442.996				
M-120	0:30	390.350	140	0:30	333.704	M-110-110S	00:15	2.375.972	M-175	0:10	591.654				
M-030	0:32	844.065	171	0:31	456.265	M-115	00:30	5.625	M-140	0:11	775.718				
M-033	0:45	32.485	170	0:32	226.922	M-120	00:30	1.105.412	M-163-164	0:11	332.527				
M-230	1:02	92.661	110	0:35	331.379	M-121	00:30	527.856	M-172A	0:11	352.848				
M-040	1:20	128.858	103	0:38	207.974	M-220	00:30	622.968	M-110	0:12	524.730				
M-031	1:23	174.733	120	0:39	199.561	M-260	00:30	242.942	M-168	0:13	297.705				
M-900	1:25	65.973	184	0:41	173.249	M-111	00:45	185.703	M-121-122	0:14	736.723				
M-901	1:42	4.181	160	0:41	264.279	M-113	00:45	74.578	M-111	0:15	215.388				
M-953	1:46	40.470	181	0:43	249.457	M-124	00:45	112.007	M-170	0:15	348.462				
M-050	2:02	48.016	150	0:45	248.052	M-125	00:45	62.953	M-171	0:15	321.192				
M-041	2:18	72.810	125	0:48	166.166	M-127	00:45	77.644	M-132-132B	0:18	253.153				
M-905	2:22	33.626	225	0:51	376.051	M-132	00:45	139.924	M-134	0:19	192.144				

	DATOS E INDICADORES MEDIOAMBIENTALES						ANEXO III								
	CTBC		CIG		CTM		CTS		TOTAL CCTT						
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009			
Nº convenios de fomento del biodiésel vigentes ( Nº operadores incluidos )	3 (6)	3 (6)	3 (6)	1 (1)	0	0	2 (2)	2 (2)	2 (2)	3 (6)	3 (6)	3 (6)	9 (15)	8 (14)	8 (14)
Nº autobuses con biodiésel	6	6	6	1	0	0	4	5	5	6	6	6	17	17	17
Nº autobuses con biogás	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Nº autobuses híbridos	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>PORCENTAJE FLOTA CON BIOCOMBUSTIBLE</b>	5,6%	5,6%	5,4%	1,0%	0,0%	0,0%	4,0%	5,0%	5,0%	4,0%	4,0%	3,6%	3,7%	3,7%	3,5%
<b>PORCENTAJE CONSUMO DE BIOCOMBUSTIBLE (1)</b>	4,1%	8,8%	9,6%	0,7%	-	-	4,1%	3,3%	1,8%	0,8%	1,2%	1,0%	2,1%	2,6%	2,1%
<b>EMISIONES TEÓRICAS DE GASES CONTAMINANTES (2)</b>	26.177	28.004	27.614	38.325	39.348	42.455	48.203	41.696	34.858	57.939	49.248	50.918	170.644	158.295	155.845
monóxido de carbono	39.909	42.694	42.100	59.321	60.903	65.713	73.490	67.548	60.284	93.861	85.170	94.058	266.581	256.315	262.154
óxido de nitrógeno	944	1.010	996	1.366	1.403	1.514	1.738	1.459	1.230	2.028	1.738	1.839	6.077	5.610	5.579
otras partículas															
Certificado gestión medioambiental															
Estudio contaminación acústica															
Servicio préstamo de bicicletas			2.006									2.006			
nº bicicletas			15									180			
nº usos			302									27.606			
nº terminales			3									1			
Servicio uso compartido de vehículo privado			2.007												
año de inicio															
nº usos			45												

(1) El porcentaje de mezcla es del 30% salvo en el CTS, donde dos autobuses mezclan al 10% por exigencias de las compañías aseguradoras. El cálculo se ha realizado aplicando un consumo de 60 litros por cada 100 km a los autobuses articulados y 50 litros por cada 100 km a los no articulados.

(2) Según las estimaciones incluidas en Ingeniería del Transporte, Ed. Dossat, 2008, tomando como base la antigüedad media de la flota.



	CTBC			CTG			CTM			CTS			TOTAL CCTT		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009
Populación cobertura	663.510	701.275	707.245	511.498	524.797	548.748	944.815	972.762	990.629	1.369.148	1.388.715	1.409.272	3.488.971	3.587.549	3.655.894
Populación provincial	-	-	1.230.594	-	-	907.428	-	-	1.593.068	-	-	1.900.224	-	-	5.631.314
PORCENTAJE POBLACIÓN ATENDIDA	-	-	57,5%	-	-	60,5%	-	-	62,2%	-	-	74,2%	-	-	64,9%
Superficie cobertura	2.370	2.898	2.898	1.715	1.765	2.121	1.432	1.432	1.432	3.389	3.389	4.221	8.905	9.483	10.671
Superficie provincial	-	-	7.436	-	-	12.647	-	-	7.308	-	-	14.036	-	-	41.427
PORCENTAJE SUPERFICIE ATENDIDA	-	-	39,00%	-	-	16,8%	-	-	19,6%	-	-	30,1%	-	-	25,8%
Nº municipios consorciados	7	7	7	32	32	32	12	12	12	38	38	38	92	92	92
Nº municipios consorciados más integrados	7	9	9	42	43	49	13	13	13	38	38	45	102	105	118
Proporción de desplazamientos en transporte público	-	-	21%	-	-	23%	-	-	22%	-	-	28%	-	-	-
Nº viajeros totales (1)	5.330.598	5.168.122	5.027.844	9.296.693	9.405.242	9.101.892	9.864.856	9.135.520	8.778.551	11.225.990	11.984.588	11.215.714	35.718.137	35.693.472	34.124.001
Nº VIAJEROS TOTALES (1) / POBLACIÓN	8,0	7,4	7,1	18,2	17,9	16,6	10,4	9,4	8,9	8,2	8,6	8,0	10,2	9,9	9,3
Nº VIAJEROS TOTALES (1) / SUPERFICIE	2.249,2	1.783,3	1.734,9	5.422,3	5.330,1	4.292,0	6.891,0	6.381,6	6.132,2	3.312,9	3.536,8	2.657,3	4.011,2	3.764,1	3.197,8
Nº viajeros día tipo (DLT)	18.083	15.902	16.319	36.685	36.111	37.653	28.948	27.831	27.279	41.548	34.690	42.986	125.264	114.534	124.237
Nº VIAJEROS DLT * 100.000 / POBLACIÓN	2.725,4	2.267,6	2.307,4	7.172,1	6.880,9	6.861,6	3.063,9	2.861,0	2.753,7	3.034,6	2.498,0	3.050,2	3.590,3	3.192,5	3.398,3
Nº VIAJEROS DLT / SUPERFICIE	7,6	5,5	5,6	21,4	20,5	17,8	20,2	19,4	19,1	12,3	10,2	10,2	14,1	12,1	11,6
Nº viajeros hora punta (HP)	4.581	3.711	4.751	9.527	8.407	9.476	5.161	4.653	4.770	9.669	7.984	10.221	28.938	24.755	29.218
Nº VIAJEROS HP * 100.000 / POBLACIÓN	690,4	529,2	671,8	1.862,6	1.602,0	1.726,8	546,2	478,3	481,5	706,2	574,9	725,3	829,4	690,0	799,2
Nº VIAJEROS HP / SUPERFICIE	1,9	1,3	1,6	5,6	4,8	4,5	3,6	3,3	3,3	2,9	2,4	2,4	3,2	2,6	2,7
Nº viajeros totales	411.451	388.834	379.127	-	-	-	-	-	-	-	-	4.036.119	-	-	-
Nº viajeros DLT	1.105	1.105	1.039	-	-	-	-	-	-	-	-	ND	-	-	-
Nº viajeros HP	1.950	1.950	1.950	-	-	-	-	-	-	-	-	ND	-	-	-
ÍNDICE CONCENTRACIÓN EN HP	-	-	29,1%	26,0%	23,3%	25,2%	17,8%	16,7%	17,5%	23,3%	23,0%	23,8%	23,1%	21,6%	23,5%
Nº viajeros con billete sencillo	3.853.198	3.442.888	3.073.330	4.526.762	4.236.913	3.725.006	6.995.645	6.155.015	5.674.574	6.204.329	5.977.944	4.671.647	21.579.934	19.812.760	17.144.557
PORCENTAJE USO BILLETE SENCILLO	72,3%	66,6%	61,1%	48,7%	45,0%	40,9%	70,9%	67,4%	64,6%	55,3%	49,9%	41,7%	60,4%	55,5%	50,2%
Nº viajeros con billete sencillo	319.476	280.160	282.191	-	-	-	-	-	-	-	-	-	319.476	280.160	282.191
PORCENTAJE USO BILLETE SENCILLO	77,6%	72,1%	74,4%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	77,6%	72,1%	74,4%
Nº viajeros con billete único	1.477.400	1.725.254	1.954.514	4.769.931	5.168.329	5.376.886	2.869.211	2.980.505	3.103.977	5.021.661	6.006.644	6.544.067	14.138.203	15.880.712	16.979.444
PENETRACIÓN TÍTULO CONSORCIAL	27,7%	33,4%	38,9%	51,3%	55,0%	59,1%	29,1%	32,6%	35,4%	44,7%	50,1%	58,3%	39,6%	44,5%	49,8%
Nº viajeros con billete único	91.975	108.674	96.936	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PENETRACIÓN TÍTULO CONSORCIAL	22,4%	27,9%	25,6%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nº tarjetas operativas	28.460	35.919	44.596	71.383	87.199	104.936	56.706	73.684	90.910	8.070	34.713	143.626	164.709	231.515	384.068
OCCUPACIÓN MEDIA	27,43%	26,49%	25,33%	42,41%	40,29%	38,31%	26,68%	24,11%	22,17%	18,47%	17,89%	16,78%	25,67%	24,16%	22,74%
OCCUPACIÓN MEDIA	18,72%	17,36%	16,87%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	18,72%	17,36%	16,87%
Nº cancelaciones en urbano	-	-	50.631	1.345.975	1.491.285	1.556.924	360.882	446.578	524.925	1.631.855	1.271.347	2.097.887	3.388.712	3.209.210	4.830.367
PORCENTAJE TRANSBORDOS	-	-	ND	ND	ND	75,9%	42,0%	40,6%	40,9%	ND	ND	45,4%	-	-	-
PORCENTAJE CANCELACIONES HUÉRFANAS	-	-	ND	ND	ND	24,1%	58,0%	59,4%	59,1%	ND	ND	54,6%	-	-	-
Nº operaciones en puntos de venta	121.643	126.854	159.219	511.775	564.322	631.483	285.408	335.814	367.607	20.024	302.426	1.281.489	938.850	1.329.416	2.439.798

(1) Incluye viajeros del servicio marítimo. No incluye viajeros del metro

7 Dato modificado por la alegación presentada.

CONVENIOS Y PROTOCOLOS DE PROYECTOS COMUNES 2006-2008		FIRMANTES				ADHESIONES	
DENOMINACIÓN Y OBJETO	CCTT	FECHA	PLAZO VIGENCIA	ENCOMIENDAS	CCTT	FECHA	
PROTOCOLO GENERAL entre los CCTT de Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Granada, Málaga y Sevilla para fijar el marco general y la metodología para el desarrollo de la colaboración entre los consorcios	CTBC, CTCC, CTG, CTM, CTS	09-03-06	31/12/07 anualmente	-	CTA CTJ CTC	28-01-08 19-06-09 26-02-10	
Convenio de colaboración entre los CCTT de Andalucía para el desarrollo e implantación de una BASE TECNOLÓGICA COMÚN con destino a la obtención de soluciones homogéneas en tecnología, información y comunicación	CTBC, CTCC, CTG, CTM, CTS	19-06-06	hasta la completa ejecución del contrato administrativo	-			
Proyecto nº 1: Red de ventas				CTBC			
Proyecto nº 2: Suministro de tarjetas				CTM			
Proyecto nº 3: Cancelaciones en tiempo real				CTBC			
Proyecto nº 4: Centro de operaciones				CTBC			
Convenio de colaboración entre los CCTT de Andalucía y <i>Biodiésel de Andalucía 2004, S.A.</i> para el desarrollo del PROYECTO TRANSPORTE LIMPIO	CTBC, CTCC, CTG, CTM, CTS	18-09-06	31/12/07 anualmente		CTA CTJ	28-01-08 05-01-09	
Convenio de colaboración entre los CCTT de Andalucía para la mejora de los SISTEMAS DE RECOGIDA DE DATOS Y ATENCIÓN AL USUARIO	CTBC, CTCC, CTG, CTM, CTS	18-05-06	hasta la completa ejecución del contrato administrativo	CTS			
Convenio de colaboración entre los CCTT de Andalucía para el desarrollo de SISTEMA DE INFORMACIÓN GEOGRÁFICA	CTBC, CTCC, CTG, CTM, CTS	31-05-07	hasta la completa ejecución del contrato administrativo	CTM			
Convenio entre <i>RENFE-Operadora</i> y los CCTT de Bahía de Cádiz, Sevilla y Málaga para la puesta en marcha del pago de títulos de viaje por la prestación de servicios de transportes ferroviarios de cercanías en Andalucía	CTBC, CTM, CTS	01-06-08	desde firma de 3 convenios prorrogándose anualmente hasta un máximo de 2	CTM <sup>(1)</sup>			

(1) El CTM actúa en representación del resto de CCTT

INDICADORES ECONÓMICOS	ANEXO VI		
	CTBC	CTG	CTM CTS
<b>A) INDICADORES FINANCIEROS Y PATRIMONIALES</b>			
LIQUIDEZ INMEDIATA	2,35	1,27	0,89 0,65
SOLVENCIA A C/P	5,33	9,85	3,74 5,45
ENDEUDAMIENTO POR HABITANTE	0,00	ND	0,00 0,00
<b>B) INDICADORES PRESUPUESTARIOS</b>			
Del presupuesto corriente:			
EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE GASTOS	0,88	0,82	0,67 0,81
REALIZACIÓN DE PAGOS	0,97	0,96	0,85 0,90
GASTO POR HABITANTE	15,58	22,84	9,74 13,17
INVERSIÓN POR HABITANTE	4,85	0,48	0,33 0,46
ESFUERZO INVERSOR	0,31	0,02	0,03 ND
PERÍODO MEDIO DE PAGO	17,50	26,96	28,94 27,23
EJECUCIÓN DEL PRESUPUESTO DE INGRESOS	0,76	0,94	0,63 0,81
REALIZACIÓN DE COBROS	0,78	0,77	0,72 0,86
AUTONOMÍA	1,00	1,00	1,00 1,00
AUTONOMÍA FISCAL	0,00	ND	0,00 0,50
PERÍODO MEDIO DE COBRO	1,40	20,36	26,51 0,00
PERÍODO MEDIO DE COBRO APORTACIONES	n/c	205,16	ND ND
SUPERÁVIT (DÉFICIT) POR HABITANTE	2,61	4,95	0,85 1,40
CONTRIBUCIÓN DEL PRESUPUESTO AL REMANENTE DE TESORERÍA	0,34	0,36	0,18 0,36
Del presupuesto cerrado:			
REALIZACIÓN DE PAGOS	1,00	0,91	1,00 0,87
REALIZACIÓN DE COBROS	0,86	0,41	0,65 0,48
<b>C) INDICADORES DE GESTION</b>			
TÍTULOS DEL SISTEMA TARIFARIO POR HABITANTE	ND	19,39	ND ND
OPERACIONES DEL SISTEMA DE DISTRIBUCIÓN POR HABITANTE	ND	1,15	ND ND
TARJETAS POR HABITANTE	ND	0,19	ND ND

	CTBC	CTG	CTM	CTS	ANEXO VII
Gastos de funcionamiento de los servicios y prestaciones sociales	1.581.057	976.141	1.965.406	3.539.868	
Transferencias corrientes realizadas	5.470.301	10.795.106	5.957.118	14.614.693	
Transferencias de capital realizadas	883.525	73.579	142.807	214.380	
<b>GASTOS TOTALES</b>	<b>7.945.441</b>	<b>11.994.716</b>	<b>8.065.331</b>	<b>19.324.649</b>	
Ingresos por precios públicos por prestación de servicios o realización de actividades	1.999.237	8.989.563	2.890.840	9.345.833	
Transferencias corrientes recibidas	4.844.329	3.232.275	3.275.591	8.263.094	
Transferencias de capital recibidas	1.543.954	1.558.765	1.177.217	1.062.662	
<b>INGRESOS TOTALES</b>	<b>8.773.176</b>	<b>13.791.546</b>	<b>7.357.645</b>	<b>19.717.148</b>	
<b>AHORRO, (DESAHORRO)</b>	<b>827.735</b>	<b>1.796.830</b>	<b>(707.686)</b>	<b>392.500</b>	



## VI. ALEGACIONES

### VI.1 CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTE DE BAHÍA DE CÁDIZ

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 6)

6. La necesidad de priorizar el transporte público exige el diseño de una oferta de calidad que permita la prestación de un servicio frecuente y fiable, de sencilla utilización y con tiempos competitivos con el transporte privado, además de la adopción de tarifas multimodales y la implantación de políticas de precios que ayuden a colectivos específicos o que propicien su utilización.

---

#### ALEGACIÓN Nº 1

**No existen tarifas multimodales, sino títulos o soportes multimodales, e.d, válidos para diferentes modos de transporte. Se suprime la última frase porque la implantación de políticas de precios para colectivos específicos queda fuera del ámbito competencial de los Consorcios de Transporte.**

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 49)

49. El resto de áreas metropolitanas analizadas están formadas por un municipio principal (Granada, Málaga o Sevilla), y muchos pequeños municipios satélites con un gran número de desplazamientos hacia el núcleo principal por motivos laborales, de estudios, sanitarios o de ocio.

---

#### ALEGACIÓN Nº 2

**En la primera corona existen municipios con un volumen de población que hace inapropiado el uso de adjetivos como “pequeños” o “satélite” para referirse a ellos.**

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 72)

72. En Andalucía, la Ley 2/2007, de 27 de marzo, de Fomento de las energías renovables y del

ahorro y de la eficiencia energética en Andalucía, recoge medidas de promoción del uso de biocarburantes, estableciendo que los autobuses de transporte público de servicio regular de viajeros deberán utilizar este tipo de combustible. El Plan Andaluz de Acción por el Clima 2007-2012 también se pronuncia en el mismo sentido.

---

#### ALEGACIÓN Nº 3

**Es conveniente efectuar esta precisión, habida cuenta de que aún no se ha producido el desarrollo reglamentario previsto por la Ley.**

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 75)

75. Los acuerdos firmados tuvieron distinto alcance, duración y éxito de implantación:

- El CTBC y el CTS firmaron tres convenios que afectaban a seis operadores para un total de seis vehículos.

---

#### ALEGACIÓN Nº 4

**El Consorcio de la Bahía de Cádiz tenía suscritos Convenios de Colaboración en las anualidades 2006 y 2007 con tres operadores Tranvía de Cádiz a San Fernando y Carraca, S.A., Belizón y Rodríguez, S.L. y Transportes Generales Comes S.A., para la adhesión al proyecto de Transporte Limpio cuya duración estuvo vigente hasta finales del 2009, procediéndose en consecuencia a la firma de nuevos convenios de colaboración a principios de la anualidad 2010.**

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 127)

127. \_\_\_\_\_

---

#### ALEGACIÓN Nº 5

**ALEGACIÓN ADMITIDA**

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 145)**

En las liquidaciones que los consorcios realizan a los operadores se incluyen tanto las compensaciones por las cancelaciones que los viajeros realizan en los autobuses con la tarjeta única, ya que los ingresos por la venta de éstas los reciben directamente los consorcios, como las compensaciones tarifarias por las subvenciones que los mismos decidan conceder por el uso de su tarjeta de transporte. A ello hay que restarle el exceso que pueda suponer el importe del billete sencillo, cobrado directamente de los viajeros por los operadores, sobre la tarifa acordada con éstos, y es que el coste del billete sencillo supera en muchas ocasiones, como medida disuasoria de su uso, las tarifas acordadas para los operadores.

**ALEGACIÓN Nº 6**

Las tarifas de referencia para el pago de compensaciones a los operadores no se acuerdan con ellos, sino que se trasladan por el Consorcio sobre la base del principio de neutralidad tarifaria.

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 148)**

148. \_\_\_\_\_

**ALEGACIÓN Nº 7****ALEGACIÓN ADMITIDA****CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 158)**

158. \_\_\_\_\_

**ALEGACIÓN Nº 8****ALEGACIÓN ADMITIDA****CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 135)**

135. A pesar de que las transferencias corrientes que reciben los consorcios son necesarias para sufragar sus gastos corrientes, a 31 de diciembre de 2009, los importes pendientes de cobro de las distintas entidades consorciadas por las aportaciones anuales que deben realizar bajo la modalidad de transferencias corrientes, son las siguientes:

	€			
EJERCICIO DE ORIGEN	CTBC	CTG	CTM	CTS
2001	-	-	-	11.008
2002	-	-	-	50.531
2003	-	-	-	131.401
2004	-	71.359	-	177.466
2005	-	85.659	-	274.105
2006	-	129.064	51.878	2.076.476
2007	-	222.381	-	1.025.853
2008	317.432	541.935	550.263	1.053.771
2009	1.879.170	969.570	989.895	2.094.837
<b>TOTAL</b>	<b>2.196.602</b>	<b>2.019.968</b>	<b>1.592.036</b>	<b>6.895.448</b>

Fuente: Datos suministrados por los CCTT

Cuadro nº16

**ALEGACIÓN N° 9**

No se extrae ninguna conclusión ni recomendación en relación a los datos que arroja el cuadro contenido en el epígrafe número

135, en el sentido de que los importes pendientes de cobro ponen en riesgo la viabilidad económica de estos entes metropolitanos.

**CUESTIÓN OBSERVADA (V. ANEXO I)**

		CTBC			TOTAL CCTT		
		2007	2008	2009	2007	2008	2009
N° de paradas adaptadas a PMR	autobús	71	73	77	71	73	780
	barco	0	0	0	0	0	0

**ALEGACIÓN N° 10**

Se indica en el cuadro el N° de plazas ofertadas en barco y el N° de plazas reservadas a PMR en barco, pero se ha omitido el indicador **PORCENTAJE PLAZAS PMR/TOTALES** en barco. El valor resultante en todos los años es el 2,67%.

**CUESTIÓN OBSERVADA (V. ANEXO I)**

		CTBC			TOTAL CCTT		
		2007	2008	2009	2007	2008	2009
Kms línea ofertados	autobús	4.291.317,8	4.590.775,2	4.526.843	30.446.487	31.360.794	34.256.245
	barco	135.717	135.717	135.717	135.717	135.717	135.717

**ALEGACIÓN N° 11**

Se indica en el cuadro el total de Kms línea ofertados en autobús y barco, pero el indicador **Kms LÍNEA OFERTADOS / SUPERF. COBERTURA** solo muestra valores de autobús, y no se han incluido los Kms de línea ofertados en barco.

		2007	2008	2009
Kms línea ofertados	autobús	4.291.317,8	4.590.775,2	4.526.843
	barco	135.717	135.717	135.717
KMS LÍNEA OFERTADOS / SUPERF. COBERTURA		1.810,7	1.584,1	1.562,1

---

**CUESTIÓN OBSERVADA**  
(V. ANEXO I)

---

**ALEGACIÓN Nº 12****ALEGACIÓN ADMITIDA**

---

**CUESTIÓN OBSERVADA**  
(V. ANEXO II)

---

**ALEGACIÓN Nº 13****ALEGACIÓN ADMITIDA**

---

**CUESTIÓN OBSERVADA**  
(V. ANEXO IV)

---

**ALEGACIÓN Nº 14****ALEGACIÓN ADMITIDA****VI.2 CONSORCIO METROPOLITANO DE  
TRANSPORTE DE GRANADA**

---

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 6)**

6. La necesidad de priorizar el transporte público exige el diseño de una oferta de calidad que permita la prestación de un servicio frecuente y fiable, de sencilla utilización y con tiempos competitivos con el transporte privado, además de la adopción de tarifas multimodales y la implantación de políticas de precios que ayuden a colectivos específicos o que propicien su utilización.

---

**ALEGACIÓN Nº 1**

No existen tarifas multimodales, sino títulos o soportes multimodales, e.d, válidos para diferentes modos de transporte. Se suprime la última frase porque la implantación de políticas de precios para colectivos específicos queda fuera del ámbito competencial de los Consorcios de Transporte.

---

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 49)**

49. El resto de áreas metropolitanas analizadas están formadas por un municipio principal (Granada, Málaga o Sevilla), y muchos pequeños municipios satélites con un gran número de desplazamientos hacia el núcleo principal por motivos laborales, de estudios, sanitarios o de ocio.

---

**ALEGACIÓN Nº 2**

En la primera corona existen municipios con un volumen de población que hace inapropiado el uso de adjetivos como “pequeños” o “satélite” para referirse a ellos.

---

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 72)**

72. En Andalucía, la Ley 2/2007, de 27 de marzo, de Fomento de las energías renovables y del ahorro y de la eficiencia energética en Andalucía, recoge medidas de promoción del uso de biocarburantes, estableciendo que los autobuses de transporte público de servicio regular de viajeros deberán utilizar este tipo de combustible. El Plan Andaluz de Acción por el Clima 2007-2012 también se pronuncia en el mismo sentido.

---

**ALEGACIÓN Nº 3**

Es conveniente efectuar esta precisión, habida cuenta de que aún no se ha producido el desarrollo reglamentario previsto por la Ley.

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 127)**

127. \_\_\_\_\_

**ALEGACIÓN Nº 4**

**ALEGACIÓN ADMITIDA**

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 145)**

145. En las liquidaciones que los consorcios realizan a los operadores se incluyen tanto las compensaciones por las cancelaciones que los viajeros realizan en los autobuses con la tarjeta única, ya que los ingresos por la venta de éstas los reciben directamente los consorcios, como las compensaciones tarifarias por las subvenciones que los mismos decidan conceder por el uso de su tarjeta de transporte. A ello hay que restarle el exceso que pueda suponer el importe del billete sencillo, cobrado directamente de los viajeros por los operadores, sobre la tarifa acordada con éstos, y es que el coste del billete sencillo supera en muchas ocasiones, como medida disuasoria de su uso, las tarifas acordadas para los operadores.

**ALEGACIÓN Nº 5**

Las tarifas de referencia para el pago de compensaciones a los operadores no se acuerdan con ellos, sino que se trasladan

por el Consorcio sobre la base del principio de neutralidad tarifaria.

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 148)**

148. \_\_\_\_\_

**ALEGACIÓN Nº 6**

**ALEGACIÓN ADMITIDA**

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 158)**

158. \_\_\_\_\_

**ALEGACIÓN Nº 7**

**ALEGACIÓN ADMITIDA**

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 135)**

135. A pesar de que las transferencias corrientes que reciben los consorcios son necesarias para sufragar sus gastos corrientes, a 31 de diciembre de 2009, los importes pendientes de cobro de las distintas entidades consorciadas por las aportaciones anuales que deben realizar bajo la modalidad de transferencias corrientes, son las siguientes:

	€			
EJERCICIO DE ORIGEN	CTBC	CTG	CTM	CTS
2001	-	-	-	11.008
2002	-	-	-	50.531
2003	-	-	-	131.401
2004	-	71.359	-	177.466
2005	-	85.659	-	274.105
2006	-	129.064	51.878	2.076.476
2007	-	222.381	-	1.025.853
2008	317.432	541.935	550.263	1.053.771
2009	1.879.170	969.570	989.895	2.094.837
<b>TOTAL</b>	<b>2.196.602</b>	<b>2.019.968</b>	<b>1.592.036</b>	<b>6.895.448</b>

Fuente: Datos suministrados por los CCTT

Cuadro nº16



---

**ALEGACIÓN Nº 8**

No se extrae ninguna conclusión ni recomendación en relación a los datos que arroja el cuadro contenido en el epígrafe número 135, en el sentido de que los importes pendientes de cobro ponen en riesgo la viabilidad económica de estos entes metropolitanos.

VI.3 CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTE DE MÁLAGA

---

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 6)**

6. La necesidad de priorizar el transporte público exige el diseño de una oferta de calidad que permita la prestación de un servicio frecuente y fiable, de sencilla utilización y con tiempos competitivos con el transporte privado, además de la adopción de tarifas multimodales y la implantación de políticas de precios que ayuden a colectivos específicos o que propicien su utilización.

---

**ALEGACIÓN Nº 1**

No existen tarifas multimodales, sino títulos o soportes multimodales, e.d, válidos para diferentes modos de transporte. Se suprime la última frase porque la implantación de políticas de precios para colectivos específicos queda fuera del ámbito competencial de los Consorcios de Transporte.

---

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 49)**

49. El resto de áreas metropolitanas analizadas están formadas por un municipio principal (Granada, Málaga o Sevilla), y muchos pequeños municipios satélites con un gran número de desplazamientos hacia el núcleo principal por motivos laborales, de estudios, sanitarios o de ocio.

---

**ALEGACIÓN Nº 2**

En la primera corona existen municipios con un volumen de población que hace in-

apropiado el uso de adjetivos como “pequeños” o “satélite” para referirse a ellos.

---

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 72)**

72. En Andalucía, la Ley 2/2007, de 27 de marzo, de Fomento de las energías renovables y del ahorro y de la eficiencia energética en Andalucía, recoge medidas de promoción del uso de biocarburantes, estableciendo que los autobuses de transporte público de servicio regular de viajeros deberán utilizar este tipo de combustible. El Plan Andaluz de Acción por el Clima 2007-2012 también se pronuncia en el mismo sentido.

---

**ALEGACIÓN Nº 3**

Es conveniente efectuar esta precisión, habida cuenta de que aún no se ha producido el desarrollo reglamentario previsto por la Ley.

---

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 127)**

127. \_\_\_\_\_

---

**ALEGACIÓN Nº 4****ALEGACIÓN ADMITIDA**

---

**CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 145)**

145. En las liquidaciones que los consorcios realizan a los operadores se incluyen tanto las compensaciones por las cancelaciones que los viajeros realizan en los autobuses con la tarjeta única, ya que los ingresos por la venta de éstas los reciben directamente los consorcios, como las compensaciones tarifarias por las subvenciones que los mismos decidan conceder por el uso de su tarjeta de transporte. A ello hay que restarle el exceso que pueda suponer el importe del billete sencillo, cobrado directamente de los viajeros por los operadores, sobre la tarifa

acordada con éstos, y es que el coste del billete sencillo supera en muchas ocasiones, como medida disuasoria de su uso, las tarifas acordadas para los operadores.

---

#### ALEGACIÓN Nº 5

Las tarifas de referencia para el pago de compensaciones a los operadores no se acuerdan con ellos, sino que se trasladan por el Consorcio sobre la base del principio de neutralidad tarifaria.

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 148)

148. \_\_\_\_\_

---

#### ALEGACIÓN Nº 6

#### ALEGACIÓN ADMITIDA

	€			
EJERCICIO DE ORIGEN	CTBC	CTG	CTM	CTS
2001	-	-	-	11.008
2002	-	-	-	50.531
2003	-	-	-	131.401
2004	-	71.359	-	177.466
2005	-	85.659	-	274.105
2006	-	129.064	51.878	2.076.476
2007	-	222.381	-	1.025.853
2008	317.432	541.935	550.263	1.053.771
2009	1.879.170	969.570	989.895	2.094.837
<b>TOTAL</b>	<b>2.196.602</b>	<b>2.019.968</b>	<b>1.592.036</b>	<b>6.895.448</b>

Fuente: Datos suministrados por los CCTT

Cuadro nº16

---

#### ALEGACIÓN Nº 8

No se extrae ninguna conclusión ni recomendación en relación a los datos que arroja el cuadro contenido en el epígrafe número 135, en el sentido de que los importes pendientes de cobro ponen en riesgo la viabilidad económica de estos entes metropolitanos.

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 158)

158. \_\_\_\_\_

---

#### ALEGACIÓN Nº 7

#### ALEGACIÓN ADMITIDA

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 135)

135. A pesar de que las transferencias corrientes que reciben los consorcios son necesarias para sufragar sus gastos corrientes, a 31 de diciembre de 2009, los importes pendientes de cobro de las distintas entidades consorciadas por las aportaciones anuales que deben realizar bajo la modalidad de transferencias corrientes, son las siguientes:

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 164)

164. \_\_\_\_\_

---

#### ALEGACIÓN Nº 9

#### ALEGACIÓN ADMITIDA

#### VI.4 CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTE DE SEVILLA

##### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 6)

6. La necesidad de priorizar el transporte público exige el diseño de una oferta de calidad que permita la prestación de un servicio frecuente y fiable, de sencilla utilización y con tiempos competitivos con el transporte privado, además de la adopción de tarifas multimodales y la implantación de políticas de precios que ayuden a colectivos específicos o que propicien su utilización.

##### ALEGACIÓN Nº 1

No existen tarifas multimodales, sino títulos o soportes multimodales, e.d, válidos para diferentes modos de transporte. Se suprime la última frase porque la implantación de políticas de precios para colectivos específicos queda fuera del ámbito competencial de los Consorcios de Transporte.

##### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 14)

14. El Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Sevilla (CTS) se constituyó el 30 de marzo de 2001. Actualmente las administraciones consorciadas son los ayuntamientos de Albaida del Aljarafe, Alcalá de Guadaíra, Alcalá del Río, Almensilla, Benacazón, Bollullos de la Mitación, Bormujos, Brenes, Camas, Carmona, Castilleja de Guzmán, Castilleja de la Cuesta, Coria del Río, Dos Hermanas, El Viso del Alcor, Espartinas, Gelves, Gerena, Gines, Guillena, Isla Mayor, La Algaba, La Puebla del Río, La Rinconada, Los Palacios y Villafranca, Mairena del Alcor, Mairena del Aljarafe, Olivares, Palomares del Río, Salteras, San Juan de Aznalfarache, Sanlúcar la Mayor, Santiponce, Sevilla, Tomares, Umbrete, Valencina de la Concepción y Villanueva del Ariscal, la Junta de Andalucía a través de la COPV y la Diputación Provincial de Sevilla. Siete municipios más poseen la condición de integrados en el CTS.

##### ALEGACIÓN Nº 2

La redacción propuesta es más correcta y congruente con la recogida en el epígrafe 92 en su inciso final.

##### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 49)

49. El resto de áreas metropolitanas analizadas están formadas por un municipio principal (Granada, Málaga o Sevilla), y muchos pequeños municipios satélites con un gran número de desplazamientos hacia el núcleo principal por motivos laborales, de estudios, sanitarios o de ocio.

##### ALEGACIÓN Nº 3

En la primera corona existen municipios con un volumen de población que hace inapropiado el uso de adjetivos como "pequeños" o "satélite" para referirse a ellos.

##### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 52)

La evolución del número de plazas ofertadas en los últimos tres años es la siguiente:

PLAZAS	2007	2008	2009
CTBC(1)	19.435.378	19.511.159	19.850.162
CTG	21.923.373	23.346.643	23.756.571
CTM	36.979.085	37.816.702	39.472.743
CTS	60.786.912	66.983.893	66.852.082

Fuente: Cuestionario cumplimentado por los CCTT

(1) Incluye plazas del servicio marítimo

Cuadro nº5

##### ALEGACIÓN Nº 4

Es un dato que debe ser objeto de aclaración.

##### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 72)

72. En Andalucía, la Ley 2/2007, de 27 de marzo, de Fomento de las energías renovables y del ahorro y de la eficiencia energética en Andalucía,

recoge medidas de promoción del uso de bio-carburantes, estableciendo que los autobuses de transporte público de servicio regular de viajeros deberán utilizar este tipo de combustible. El Plan Andaluz de Acción por el Clima 2007-2012 también se pronuncia en el mismo sentido.

---

#### ALEGACIÓN Nº 5

**Es conveniente efectuar esta precisión, habida cuenta de que aún no se ha producido el desarrollo reglamentario previsto por la Ley.**

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 75)

75. \_\_\_\_\_

---

#### ALEGACIÓN Nº 6

#### ALEGACIÓN ADMITIDA

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 105)

**105.** El título único fue utilizado en vehículos del sistema de transporte urbano en 4,8 millones de ocasiones. En el CTG, el 22% de los usos del mismo incluyen autobuses metropolitanos y urbanos, por el 7% del CTM, donde es destacable el hecho de que el 59% de las cancelaciones de la tarjeta se realiza sin transbordo en autobús metropolitano. El CTBC presenta un uso escaso debido a que la integración se ha producido en el segundo semestre del año.

---

#### ALEGACIÓN Nº 7

**Falta el dato del Consorcio de Sevilla.**

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 127)

127. \_\_\_\_\_

---

#### ALEGACIÓN Nº 8

#### ALEGACIÓN ADMITIDA

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 145)

**145.** En las liquidaciones que los consorcios realizan a los operadores se incluyen tanto las compensaciones por las cancelaciones que los viajeros realizan en los autobuses con la tarjeta única, ya que los ingresos por la venta de éstas los reciben directamente los consorcios, como las compensaciones tarifarias por las subvenciones que los mismos decidan conceder por el uso de su tarjeta de transporte. A ello hay que restarle el exceso que pueda suponer el importe del billete sencillo, cobrado directamente de los viajeros por los operadores, sobre la tarifa acordada con éstos, y es que el coste del billete sencillo supera en muchas ocasiones, como medida disuasoria de su uso, las tarifas acordadas para los operadores.

---

#### ALEGACIÓN Nº 9

**Las tarifas de referencia para el pago de compensaciones a los operadores no se acuerdan con ellos, sino que se trasladan por el Consorcio sobre la base del principio de neutralidad tarifaria.**

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 148)

148. \_\_\_\_\_

---

#### ALEGACIÓN Nº 10

#### ALEGACIÓN ADMITIDA

---

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 157)

**157.** La totalidad de la flota de los CCTT utilizaba combustibles tradicionales a finales de 2009.

Sólo los consorcios de Bahía de Cádiz y Sevilla han firmado nuevos acuerdos para el fomento del uso de biodiésel, no existiendo ningún vehículo propulsado por gas, electricidad u otras energías alternativas. En el conjunto de los consorcios resulta escaso y excepcional el fomento del vehículo compartido y del uso de la bicicleta, debido en parte a la ausencia de infraestructuras adecuadas. (§ 75 a 78)

*Las administraciones públicas en general y particularmente las competentes en materia de transportes deben dar ejemplo en relación con el ahorro energético y el respeto medioambiental fomentando el uso de combustibles alternativos e intentando cumplir los objetivos de penetración de biocombustibles incluidos en la Directiva 2003/30/CE del PE y del Consejo, de 8 de mayo de 2003, y en el Plan de Energías Renovables, muy lejanos en la actualidad.*

#### ALEGACIÓN Nº 11

Debe recogerse de forma expresa el esfuerzo realizado para fomentar el uso de la bicicleta como modo autónomo de transporte.

EJERCICIO DE ORIGEN	€			
	CTBC	CTG	CTM	CTS
2001	-	-	-	11.008
2002	-	-	-	50.531
2003	-	-	-	131.401
2004	-	71.359	-	177.466
2005	-	85.659	-	274.105
2006	-	129.064	51.878	2.076.476
2007	-	222.381	-	1.025.853
2008	317.432	541.935	550.263	1.053.771
2009	1.879.170	969.570	989.895	2.094.837
<b>TOTAL</b>	<b>2.196.602</b>	<b>2.019.968</b>	<b>1.592.036</b>	<b>6.895.448</b>

Fuente: Datos suministrados por los CCTT

Cuadro nº16

#### ALEGACIÓN Nº 13

No se extrae ninguna conclusión ni recomendación en relación a los datos que arroja el cuadro contenido en el epígrafe número 135, en el sentido de que los importes pendientes de cobro ponen en riesgo la viabilidad económica de estos entes metropolitanos.

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 158)

158. \_\_\_\_\_

#### ALEGACIÓN Nº 12

##### ALEGACIÓN ADMITIDA

#### CUESTIÓN OBSERVADA (Punto 135)

135. A pesar de que las transferencias corrientes que reciben los consorcios son necesarias para sufragar sus gastos corrientes, a 31 de diciembre de 2009, los importes pendientes de cobro de las distintas entidades consorciadas por las aportaciones anuales que deben realizar bajo la modalidad de transferencias corrientes, son las siguientes: