

**AL PLENO DE LA CORPORACION MUNICIPAL DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE
CHICLANA DE LA FRONTERA**

D. JUÁN A. VERDUGO DE ALBA, en su propio nombre como vecino de Chiclana; y en representación, de la *Asociación Iniciativa Social por una Chiclana y un IBI Real*, de la que soy presidente, con NIF G-72251150, con domicilio social en calle Dr. Pedro Vélez nº 15 de esta ciudad (Local social A.VV. Antonio Machado), y para efectos de notificaciones en el correo electrónico asociacionibichiclana@gmail.com ; que por medio del presente escrito respetuosamente y, como mejor proceda en Derecho, **EXPONE:**

Que el pasado 12 de septiembre 2024 fue publicado en el B.O.P. de Cádiz núm. 177, ANUNCIO, de que el Excmo. Ayuntamiento Pleno en sesión extraordinaria celebrada el 30 DE JULIO 2024 acordó la aprobación de la propuesta de estructuras de costes elaboradas por la Delegación Municipal de Movilidad incluida en el estudio de gestión del servicio de transporte colectivo urbano de Chiclana de la Frontera, otorgando un acotado plazo de tan solo 20 días hábiles a los interesados para presentar alegaciones.

Que, por medio del presente escrito, y conforme a la legislación vigente, y como parte interesada, formulamos las siguientes Alegaciones, por afectarnos como usuarios del servicio público del transporte el estudio de costes que se presenta y se propone aprobar, el cual **consideramos está “inflado” y no ajustado a la realidad de los precios del mercado hoy;** y de llevarse a cabo, va a afectar considerablemente a la economía familiar de los vecinos y vecinas de Chiclana de la Frontera.

ALEGACIONES:

CONSIDERACIONES PREVIAS:

En el documento de **Conclusiones del PMSU de Chiclana** aprobado en noviembre 2013, se dice:

EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO • El servicio de transporte público está constituido por el transporte urbano de autobús (14 líneas), autobús metropolitano (8 líneas), autobús interurbano media-larga distancia (5 líneas), taxis (37 licencias) y tranvía Cádiz – Chiclana (en construcción). • El principal intercambiador de transporte público está en Plaza de Andalucía con unos 450.000 viajeros /año, le sigue la parada de Calle Caraza con algo más de 100.000 viajeros/año. El 50% del coste de explotación del servicio de autobús urbano proviene de los usuarios de la época estival.

DIAGNÓSTICO DEL MODELO DE MOVILIDAD • Los residentes en Chiclana de la Frontera hacen un volumen de casi 140.000 viajes/día. Viajes No Motorizados; 26,4% .Viajes Motorizados; 73,6% Viajes modos Público; 7,1% Viajes modos Privado; 92,9% La unidad familiar.

ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD . Los residentes en Chiclana de la Frontera hacen un volumen de casi 140.000 viajes/día.

C/Dr. Pedro Vélez 15 (Local Social A.VV. Antonio Machado)

Nº CIF: G72251150

www.asociacionibichiclana.com

La unidad familiar • El 75% de las viviendas tienen al menos 1 coche Los viajes internos • El 75% de las viviendas tienen al menos 1 coche • Suponen el 86% de todos los viajes realizados • El 42% de las viviendas tienen al menos 1 bicicleta • En el 40% hay al menos 1 plaza de garaje • El tamaño medio es de 3,07 hab/viv Modos de transporte • Suponen el 86% de todos los viajes realizados • El 61% de los viajes se hacen en coche y el 30% andando Los viajes externos Modos de • El 91% de los viajes se realizan con la primera corona transporte • El 26,4% de los viajes diarios son a pie • El 63,4% de los viajes son el coche (1,29 pers/veh) • La bicicleta apenas se usa como modo de transporte (el 0,02%) l d úbli l 9% d l i j j p de la Bahía de Cádiz. • El 82% de estos viajes de deben a la movilidad obligada, es decir, trabajos y estudios. • El 64% de los viajes atraídos por el municipio de Chiclana son de San Fernando y de Cádiz el 15%. • El modo público supone el 4,9% de los viajes • En Otros modos se hacen el 5,3% de los viajes y • El 65% de estos viajes son por motivo trabajo

Evaluación ambiental de la movilidad • El conjunto de los desplazamientos que se realizan diariamente en vehículo privado en un día medio con origen o destino el municipio de Chiclana supone en estos momentos un volumen de 250.000 veh-km, **que generan un volumen de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de 9.237 tCO₂eq/año y suponen un consumo energético de 3.513 tep/año.**

NULO DIALOGO SOCIAL.- Como es habitual en este ayuntamiento de cristal, **la participación ciudadana y el diálogo con los agentes sociales es nulo.** No existe la consulta previa sobre estas cuestiones que nos afectan a los vecinos como usuarios del servicio, ni tampoco se consulta con las organizaciones más representativas. No está constituido el Consejo Económico y Social (CES) desde hace más de 8 años de su creación, para conocer, debatir, proponer, enmendar, etc. asuntos de relevancia como el presente del transporte colectivo urbano, y no digamos ya de hablar de presupuestos participativos, es una quimera, eso queda para imprimir en los programas electorales porque queda muy bonito, pero la realidad es bien distinta en este ayuntamiento alejado de la Democracia y de las disposiciones , normativas , reglamentos y ordenanzas.

Tomen nota señores y señoras concejales del ayuntamiento de Chiclana, de como en otros municipios se respeta la Democracia y se cuidan las formas. El ayuntamiento de Cádiz, recientemente ha aprobado la ESTRUCTURA DE COSTES del futuro contrato de transporte colectivo urbano. Destacamos en **negrita y subrayado** como ese ayuntamiento mantiene el diálogo y la participación con el tejido social de la ciudad. Aquí en Chiclana cero.

El Ayuntamiento de Cádiz aprueba en Pleno la estructura de costes del futuro contrato de autobuses

C/ Dr. Pedro Vélez 15 (Local Social A.VV. Antonio Machado)

Nº CIF: G72251150

www.asociacionibichiclana.com

Cádiz, 20 de mayo de 2022. El Ayuntamiento de Cádiz ha aprobado hoy en un Pleno extraordinario el inicio del expediente y la propuesta de estructura de costes elaborada por la Delegación de Movilidad para la contratación del servicio de transporte colectivo de viajeros de la ciudad de Cádiz, cuya duración se plantea para 12 años con un coste de licitación de 193.791.325 euros (sin IVA). La propuesta ha salido adelante con el voto a favor del Equipo de Gobierno, la abstención del Grupo Socialista y de Ciudadanos y el rechazo del Grupo Popular y del edil no adscrito, Domingo Villero.

El concejal de Movilidad, Martín Vila, ha manifestado que se trata del paso inicial para la elaboración del primer pliego de transporte urbano de la ciudad, adaptado además a la Ley de Contratos del Sector Público. En este sentido, ha recordado que el servicio venía funcionando por medio de un convenio administrativo que databa de los años 50 que se iba renovando cada año. En su intervención, ha destacado la complejidad del trabajo desarrollado por los técnicos en un proceso en el que se ha mantenido el diálogo con el tejido social de la ciudad.

En líneas generales, con este nuevo contrato se pretende remodelar algunas líneas existentes con objeto de mejorar las frecuencias de paso, resolviendo así las diferencias entre la línea que circula por la avenida y las que pasan por los barrios obreros. Además, se pretenden mejorar los recorridos para minimizar los transbordos y favorecer la intermodalidad. Y todo ello con una renovada y ampliada flota de autobuses, sustituyendo los actuales por vehículos híbridos menos contaminantes y menos ruidosos. Igualmente, se prevé la renovación de todas las marquesinas de la ciudad, y también la gratuidad de este servicio público para los menores de hasta 12 años.

Este nuevo pliego “permitirá seguir avanzando en el cambio de paradigma de movilidad que estamos impulsando en la ciudad”, ya que supondrá “una revolución en el transporte urbano” que mejorará la frecuencia, el servicio a la ciudadanía y, además, ofrecerá “estabilidad y seguridad a los trabajadores y trabajadoras”, puesto que se incrementarán en un 15% las jornadas de trabajo y esto permitirá incluso ampliar la plantilla.

En cuanto al incremento de los precios del billete, ha recordado que no se ha hecho una actualización de los precios en los últimos 12 años y que no se hará de forma lineal para incentivar de esta forma el uso del transporte público. Según ha apuntado, a cambio de este incremento se renovará la flota y se aumentará hasta 54 autobuses, se reducirá la frecuencia de paso y se mejorará la interconexión en toda la ciudad, entre otras cuestiones.

Por su parte, Villero ha considerado que la hipótesis de partida del estudio de costes es “completamente errónea” e interpreta que presenta “incoherencias”, criticando fundamentalmente que se proponga un incremento del precio del billete del 20 por ciento, justificando así su voto en contra.

La concejala Carmen Hidalgo ha intervenido por el Grupo Ciudadanos, que considera “urgente” que se realice este pliego, al entender que la movilidad urbana sostenible no es posible sin un buen transporte público. Ha aplaudido que la renovación de la flota con autobuses híbridos, aunque el estudio de coste les plantea “muchas dudas”, criticando en este sentido el incremento del precio. En su opinión, no se ha tenido en cuenta la opinión de los vecinos y ha mostrado su desacuerdo con algunos cambios planteados en el itinerario de las líneas porque “no hay conexión real de todos los barrios de Cádiz”.

Como ha apuntado la edil Natalia Álvarez, el Grupo Socialista se congratula de este “primer paso para avanzar hacia un nuevo transporte público en la ciudad”, si bien se han abstenido por considerar que no ha habido “negociación real” con la oposición de cara a la elaboración del documento. No obstante, ha reconocido las bondades que plantea, como la remodelación de las marquesinas, la modernización tecnológica, la flota verde desde el punto de vista medioambiental, la mejora de la accesibilidad, así como la facilitación del pago por parte de los usuarios.

En representación del Grupo Popular, el concejal José Manuel Cossi ha reconocido que la ciudad de Cádiz “necesita urgente un pliego de transporte”, aunque ha justificado su voto en contra argumentando que lo que hace dicha estructura de costes es “garantizar una subida inmediata de la tarifa y que lleva implícitas otras subidas posteriores en los 12 años del servicio”, haciendo mención también a posibles perjuicios a las arcas municipales a cuenta de un hipotético déficit de explotación.

Aprobada por el Pleno, la estructura de costes se someterá a un trámite de información pública por un plazo de 20 días hábiles mediante su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, el Boletín Oficial del Estado, la Plataforma de Contratación del Sector Público y el Tablón de Edictos del Ayuntamiento. Asimismo, se convocará la Mesa de movilidad para dar a conocer a dicho órgano cuáles son las líneas estratégicas del futuro pliego e incorporar aquellas aportaciones que permitan mejorar este futuro servicio.

PRIMERA. –EL ESTUDIO DE COSTES ECONOMICOS PRESENTADO CARECE DE RIGOR.

La estructura de costes elaborada por la delegación de Movilidad incluida en el estudio de gestión del servicio de transporte colectivo urbano de Chiclana de la Frontera, **carece de rigor y se encuentra sobredimensionada económicamente en más de un 37,6%, especialmente los conceptos de combustible, Neumáticos, Gastos Generales y Amortizaciones.**

No llegamos a comprender la actitud irresponsable del Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos de este Ayuntamiento, que se excusa de emitir un Informe al respecto, alegando puerilmente, de la **complejidad técnica de los estudios y la documentación necesaria para el inicio de la licitación, y denuncia asimismo “escasez de medios para llevarlos a cabo”, concluyendo imposibilidad de asumir su trabajo ¿?.**

El estudio iniciado el 23 diciembre 2021 (tres años) por la empresa MOETRANSOS SL. Para la redacción del “Estudio preliminar de análisis y diagnóstico y propuestas de actuación; memoria justificativa y propuestas de pliego de prescripciones técnicas de un futuro contrato de servicio de transporte colectivo urbano de Chiclana de la Frontera para ser confeccionado en un año, es decir en el año 2022, no son realidad hoy, basta solo citar el precio del combustible que en los años 2023 y 2024 el precio de los combustibles han bajado considerablemente; por tanto no se encuentra actualizado.

En atención al objeto del contrato, de carácter europeo, nacional y autonómico, se debería contar con un estudio de costes más riguroso, realista y actualizado a fecha 2024, siendo conveniente pues contrastar la propuesta de la delegación de Movilidad.

Con relación al Estudio de Viabilidad económica del servicio de transporte colectivo urbano presentado, Ídem de lo anteriormente expresado en el punto anterior, el cuadro presentado es una copia y pega del anterior, sin estar actualizado a fecha año 2024 por lo que **no estamos de acuerdo con la propuesta de estructura de costes presentada por falta de rigor y de actualización de los precios del mercado a fecha julio 2024.**

Estructura de costes del servicio:

Concepto % Sobre total
Personal 52,21 %
Combustible 17,78 %
Neumáticos 1,42 %
Mantenimiento y limpieza vehículos 5,66 %
Seguros 2,63 %
Mantenimiento sistemas (billeteaje, SAE, etc.) 1,12 %
Gastos generales 8,16 %
Amortizaciones 8,85 %
Costes financieros 2,17 %

2.- EN RELACION CON EL ESTUDIO DE GESTION, Y EL ESTUDIO DE VIABILIDAD DEL SERVICIO PRESENTADO:

7.2.2.- Costes de combustible.

Para el cálculo de los costes de combustible, se han tenido en cuenta los datos mensuales publicados por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITERD) para los años 2022 y 2023. De esta forma, se obtiene un valor medio para el coste del gasóleo de automoción de 1,39 €/l y un valor medio para el coste del GNC de 1,38 €/kg, ambos valores sin incluir IVA.

Hay que reseñar que los vehículos actualmente existentes en el servicio son de tipo diésel,

mientras que los nuevos vehículos a adquirir serán propulsados por GNC. Por tanto, a lo largo de la vida del contrato convivirán los dos tipos de vehículos.

En la próxima tabla se muestran los datos correspondientes a los precios de los combustibles considerados para los años 2022 y 2023.

**Fuente: Precios de carburantes y combustibles (MITERD) – Media nacional Año 2022
MES Gasóleo GNC**

PVP (€/l) PVP (SIN IVA) (€/l) PVP (€/kg) PVP (SIN IVA) (€/kg)

| | | | | |
|------------|--------|--------|--------|--------|
| Enero | 1,39 € | 1,15 € | 1,81 € | 1,50 € |
| Febrero | 1,47 € | 1,21 € | 1,91 € | 1,58 € |
| marzo | 1,77 € | 1,46 € | 1,84 € | 1,52 € |
| abril | 1,83 € | 1,51 € | 2,27 € | 1,88 € |
| mayo | 1,88 € | 1,55 € | 2,02 € | 1,67 € |
| junio | 2,04 € | 1,69 € | 1,88 € | 1,55 € |
| julio | 1,97 € | 1,63 € | 2,15 € | 1,78 € |
| agosto | 1,85 € | 1,53 € | 2,67 € | 2,21 € |
| septiembre | 1,87 € | 1,55 € | 2,98 € | 2,46 € |
| octubre | 1,93 € | 1,60 € | 1,96 € | 1,62 € |
| noviembre | 1,89 € | 1,56 € | 1,56 € | 1,29 € |
| diciembre | 1,68 € | 1,39 € | 1,91 € | 1,58 € |
| Media | 1,80 € | 1,49 € | 2,08 € | 1,72 € |

**Fuente: Precios de carburantes y combustibles (MITERD) – Media nacional Año 2023
MES Gasóleo GNC**

PVP (€/l) PVP (SIN IVA) (€/l) PVP (€/kg) PVP (SIN IVA) (€/kg)

| | | | | |
|------------|--------|--------|--------|--------|
| Enero | 1,69 € | 1,40 € | 1,76 € | 1,45 € |
| Febrero | 1,62 € | 1,34 € | 1,54 € | 1,27 € |
| marzo | 1,57 € | 1,30 € | 1,42 € | 1,17 € |
| abril | 1,51 € | 1,25 € | 1,28 € | 1,06 € |
| mayo | 1,42 € | 1,17 € | 1,18 € | 0,98 € |
| junio | 1,43 € | 1,18 € | 1,09 € | 0,90 € |
| julio | 1,46 € | 1,21 € | 1,09 € | 0,90 € |
| agosto | 1,59 € | 1,31 € | 1,07 € | 0,88 € |
| septiembre | 1,66 € | 1,37 € | 1,11 € | 0,92 € |
| octubre | 1,66 € | 1,37 € | 1,14 € | 0,94 € |
| noviembre | 1,59 € | 1,31 € | 1,17 € | 0,97 € |
| diciembre | 1,51 € | 1,25 € | 1,14 € | 0,94 € |
| Media | 1,56 € | 1,29 € | 1,25 € | 1,03 € |

Mostramos nuestro desacuerdo por las razones anteriormente expuestas. Y por otra parte

C/ Dr. Pedro Vélez 15 (Local Social A.VV. Antonio Machado)

Nº CIF: G72251150

www.asociacionibichiclana.com

debemos tener presente que los combustibles fósiles no es el futuro, sino la de nuevos vehículos propulsados por GNC, siendo el precio de su coste de un valor medio considerablemente mas bajo que el diésel.

Por otro lado, llama la atención de que en dichos “estudios”, no aparece en el capítulo de costes el porcentaje correspondiente al ¿beneficio industrial?



Observatorio del transporte y la logística en España

Según este observatorio: **Se ha de destacar la reducción del coste de financiación del vehículo (-4,4%), continuando el decremento en costes de esta categoría iniciado en el año 2012. Cuestión que al parecer tampoco se ha tenido en cuenta en los “estudios” presentados del coste del servicio de transporte colectivo presentado.**

Por todo lo razonadamente expuesto, SOLICITAMOS:

Que la Corporación Municipal Pleno, admita el presente escrito de Alegaciones, lo tenga en su justa atención, y reconsideren aprobar el estudio de costes presentado por la delegación de Movilidad . Se tengan presentes las alegaciones y aportaciones formuladas por esta Asociación Social formulados en el cuerpo del presente escrito y se nos tenga como parte interesada en el presente expediente y mesas de diálogo si se creasen.

Chiclana de la Frontera, 7 de octubre 2024
(Honorable día de la virgen del Rosario, patrona de Cádiz)

Fdo.- Juan Antonio Verdugo de Alba
Presidente de la Asociación